Public Archives Canada | Archives publiques Canada

FEDERAL ARCHIVES DIVISION

Canada

General Inventory Series

RG 43

Records of the Department of Railways and Canals

FEDERAL ARCHIVES DIVISION

General Inventory Series

RECORDS OF THE DEPARTMENT OF RAILWAYS AND CANALS (RG 43)

Glenn T. Wright

Public Archives Canada
Archives publiques Canada

Canadian Cataloguing in Publication Data

Public Archives Canada. Federal Archives Division.
Records of the Department of Railways and Canals (RG 43)

(General inventory series / Federal Archives Division)
Text in English and French with text on inverted pages.
Title on added t.p.: Archives du Ministère des chemins de fer et canaux (RG 43).
DSS cat. no. SA72-1/43
ISBN 0-662-54263-0

1. Canada. Dept. of Railways and Canals--Archives--Catalogs. 2. Railroads--Canada--History--Archival resources--Catalogs. 3. Canals--Canada--History--Archival resources--Catalogs. 4. Public Archives Canada. Federal Archives Division--Catalogs. I. Wright, Glenn T. II. Title. III. Title: Archives du Ministère des chemins de fer et canaux (RG 43). IV. Series: Public Archives Canada. Federal Archives Division. General inventory series.
Z7235.C3P8 1986 016.385'0971 C86-099005-2E

© Minister of Supply and Services Canada 1986
Cat. No.: SA72-1/43
ISBN: 0-662-54263-0

TABLE OF CONTENTS

		Page
Foreword		ix
Introduction		xi
Abbreviations		xiii
INVENTORY OF THE RECORDS OF THE DEPARTMENT OF RAILWAYS AND CANALS		1
Part I	**Administrative Outline**	1
Part II	**Records of the Department of Railways and Canals**	15
A.	**Railway Branch Records, 1867-1936**	15
	I. Correspondence	15
	1. Correspondence Received, 1879-1901	15
	2. Subject Files, 1867-1936	15
	3. Quebec Bridge, 1885-1916	16
	II. Registers and Indexes	16
	1. Journals, 1879-1906	16
	2. Registers of Letters Received, 1867-1893	17
	3. General Indexes, 1893-1909	17
	4. Special Indexes, 1893-1909	18
	5. Papers Filed, 1879-1906,	18
	6. Subsidies to Railways, 1883-1901	19
	III. Office of the Chief Engineer	19
	1. Canadian Pacific Railway, 1875-1892	19
	2. Cape Breton Railway, 1886-1892	20
	3. Oxford and New Glasgow Railway, 1887-1897	20
	4. Annapolis and Digby Railway, 1889-1892	21
	5. Intercolonial and Prince Edward Island Railways, 1877-1906	21
	6. Railways General, 1884-1895	22
	7. Subject Files, 1910-1931	22
B.	**Canal Branch Records, 1838-1955**	23
	I. Correspondence	23
	1. Correspondence Received and Subject Files, 1838-1936	23
	2. Letterbooks, 1879-1880, 1895, 1902	24

II. Registers and Indexes 24

1. Journals, 1879-1906 24
2. Registers of Letters Received, 1881-1892 24
3. General Indexes, 1879-1910 25
4. Special Indexes, 1879-1909 25

III. Departmental Accountant 26

1. Accounts, 1889-1899, 1904-1911 26

IV. Office of the Chief Engineer 26

1. Correspondence and Subject Files, 1868-1907, 1912-1936 26
2. Letterbooks, 1873-1896 27
3. Reference Files, 1918-1927 27
4. Registers of Letters Received, 1868-1892 28
5. Indexes to Letters Received, 1892-1906 28
6. Office of the Chief Draftsman, 1893-1905 28
7. Office of the Inspector of Canals, 1880-1897 28
8. Contract Records, 1830-1955 29

C. Canal Records, 1819-1964 29

I. Rideau Canal 29

1. Office of the Superintending Engineer 30
   a. Letterbooks, 1861-1936 30
   b. Registers and Indexes, 1878-1934 30
   c. Official Inspections, 1898-1900 30
   d. General Records, 1857-1915 30
   e. Tay Canal, 1884-1885, 1887 31

2. Rideau Canal Lock Records 31
   a. Black Rapids, 1837-1950 31
   b. Long Island, 1843-1877, 1912-1937 31
   c. Nicholson's, 1837-1936 32
   d. Clowes, 1876-1899, 1908-1912, 1920-1938 32
   e. Merrickville, 1834-1837, 1846-1882, 1885-1939 32
   f. Kilmarnock, 1899-1914, 1920-1949 32
   g. Edmond's, 1899-1934 32
   h. Old Sly's, 1850-1857, 1926-1939 32
   i. Smiths Falls, 1872-1880, 1922-1925 32
   j. Poonamalie, 1839-1875, 1904-1942 32
   k. The Narrows, 1834-1931 33
   l. Newboro, 1840-1908, 1910-1911, 1915-1928 33
   m. Davis', 1869-1957 33
   n. Jones Falls, 1834-1923 33
   o. Upper Brewers', 1846-1877, 1882-1885, 1899-1964 33
   p. Lower Brewers', 1846-1860, 1872-1874 33

q. Kingston Mills, 1848-1937 34

II. Trent Canal 34

1. Commission Records, 1837-1841 34
2. Water Registers, 1873-1959 35

III. Lachine Canal 35

1. Lachine Navigation Company, Minutes and Correspondence, 1819-1821 35
2. Lachine Canal Commission, 1821-1842 35

IV. St. Peter's Canal 35

1. Cash Books, 1885-1929 36
2. Resident Engineer, 1912-1914, 1916 36

V. St. Lawrence Canals 36

1. Commission for Improving the Navigation on the River St. Lawrence, 1833-1843 36
2. Office of the Superintending Engineer, 1882-1934 37
3. Office of the Engineer, Williamsburg Canals, 1891-1910 37
4. Collector of Tolls, Murray Canal, 1896-1900 37
5. Office of the Superintending Engineer, Soulanges Canal, 1887-1903 37
6. General Records, 1871-1878, 1906-1950 37

VI. Welland Canal 38

1. Welland Canal Company, 1824-1843 38
   a. Board of Directors, Minute Books, 1824-1842 38
   b. Letterbooks, 1824-1843 38
   c. Estimate Books, 1824-1843 39
   d. Accounting Records, 1824-1842 39

2. Welland Canal, 1843-1936 39
   a. Departmental Correspondence Received, 1853-1879, 1882-1883, 1888-1909 39
   b. General Correspondence Received, 1901-1905 39
   c. General and Departmental Correspondence Sent, 1843-1884, 1890-1919, 1922-1923 39
   d. Departmental Correspondence Sent, 1883-1921 39
   e. General Correspondence Sent, 1900-1921 40
   f. Correspondence to Collectors of Canal Tolls, 1897-1923 40
   g. Correspondence to Overseers, 1899-1922 40
   h. General Subject Files, 1910-1933 40
   i. Welland Ship Canal Subject Files, 1912-1936 40
   j. Welland Canal Gate Yard, 1879-1887 40

k. Vessel Registers, 1854-1867, 1875-1893, 1904-1908, 1913-1928 41
l. Survey Notebooks, 1895-1916 41

3. Dunnville Feeder Canal, 1883-1925 41
a. Overseers' Letterbooks, 1875-1925 41
b. Daily Journals, 1896-1898, 1902-1904, 1907-1920, 1922-1925 41

4. Paymasters' Records, 1843-1919 41
a. Correspondence, 1850-1854, 1871-1903, 1915-1919 41
b. Paylists, 1843-1844, 1850-1859, 1874-1879, 1884-1917 42
c. Accounts, 1872-1894 42
d. Cash Accounts, 1883-1886 42
e. Certificates, 1843-1892 42
f. Estimates, 1842-1846, 1896-1915 42
g. Rent Ledger, 1843-1865 42
h. Fines and Damages, 1874-1905 43

5. Welland Canal Legal Records, 1824-1959 43
a. Contracts, 1901-1959 43
b. Deeds of Sale, 1826-1959 43
c. General Records, 1824-1869, 1874-1878 43

D. Department of Railways and Canals, Legal Records, 1791-1957 43

I. Transcribed Legal Documents 43

1. Reference Books, 1821-1869 43
2. Quittances, Beauharnois Canal, 1869 44
3. Contracts, 1827-1900 44
4. Deeds, 1791-1900 45
5. Leases, 1822-1900 45
6. Contracts, Deeds and Leases - Maritime Provinces, 1854-1876 45
7. Notices of Expropriation, 1874-1881 45
8. Legal Documents, c. 1840-1937 46

II. Registers and Indexes 46

1. General Indexes, c. 1820-1900 46
2. Subject Index, c. 1820-1900 46
3. Railway Branch, Contract Register, 1900-1957 46
4. Agreement Registers, 1899-1919 47
5. References to the Exchequer Court, 1885-1904 47
6. Contract Security Registers, 1874-1892 47

E. Office of the Comptroller, 1914-1918 47

I. Correspondence 47

1. Subject Files, 1914-1918 47

APPENDIX I - Related Records 49

APPENDIX II - Ministers and Deputy Ministers 51

FOREWORD

Part of the mandate of the Public Archives of Canada is the acquisition of federal government records considered worthy of long-term preservation. To inform government officials, researchers and the general public of the rapidly growing extent and variety of such records, the Federal Archives Division is publishing a series of general inventories, of which the present volume is a part.

Each inventory describes one record group. The term "record group" (RG) is used here to refer exclusively to federal government records in the Public Archives of Canada. A record group can most easily be defined as any body of records of the Government of Canada or its predecessors that are organizationally or functionally related by administrative continuity. This usually means that a separate record group is created for each department, branch or agency that at any point during its existence maintained a separate and self-contained registry system. The inventory for each record group contains several distinct elements.

The introduction to the record group outlines the nature of the records described in the inventory and the general evolution of the various federal agencies involved in the creation of the records. The introduction also includes information on total extent of the records, access regulations, suggested citations and related primary sources.

The administrative outline is a guide to researchers wishing to use the records described in the inventory, rather than a complete history of the agency and its predecessors that created the records. Government records are created by distinct administrative units charged with carrying out specific responsibilities. Such records are usually maintained in separate file registry systems that parallel the administrative units that created the records. The individual records themselves, therefore, naturally reflect the scope (and limitations) of the specific functions for which the original administrative unit was responsible. The administrative outline provides the organic links between the actual records and the administrative structures that carried out the policies and programs of the federal government.

The series-by-series descriptions of the records that follow are organized and described in a manner that most nearly reflects the evolving administrative structure of the creating department, branch or agency.

By updating the inventories of those record groups that receive large influxes of new material, the Federal Archives Division hopes to be able to keep the public aware of the expanding scope and diversity of its holdings.

Eldon Frost
Director
Federal Archives Division

INTRODUCTION

When the Department of Railways and Canals was created in 1879, the Railway Branch of the Department of Public Works was transferred to the new department. The Railway Branch was responsible for the construction, operation and maintenance of government-owned railways, which in 1879 included the Intercolonial Railway, the Prince Edward Island Railway and a planned transcontinental railway to British Columbia. The branch was also responsible for the administration of federal government aid to railways, designed to encourage the development and construction of new lines. Government assistance took many forms and at various times included land grants, cash subsidies, loans, debentures and the guarantee of bonds or interest.

By 1879, steam railways had assumed a significant role in Canadian economic development and were expanding very rapidly. The plan to construct a railroad to the Pacific Coast in the early 1870s was only one factor affecting the decision to create a separate Department of Railways and Canals. Since 1850, close to 6,800 miles of track had been laid in Canada, seventy percent in the twelve years since Confederation.

During the lifetime of the Department of Railways and Canals, not one but three transcontinental railways were constructed, and thousands of miles of new lines were laid in all regions of Canada. Between 1900 and 1915 alone, railway mileage doubled from 17,657 to 34,882. This overextension of railway development immediately prior to World War I eventually led to the amalgamation of the Canadian Northern Railway, the Grand Trunk Railways and the Canadian Government Railways system to form Canadian National Railways (CNR). By the end of 1936, Canada had over 42,000 miles of railway track, most of which was operated by CNR and the Canadian Pacific Railway (CPR). The Dominion Government had granted 31,881,643 acres of land to steam railway companies as bonus grants or grants for rights of way, stations or townsites, and over $172,000,000 had been disbursed to railway companies. The Department of Railways and Canals, through its Railway Branch, was intimately associated with this great era of railway development in Canada from 1879 until 1936.

When the department was established it also assumed responsibility for Canada's canal systems. The Canal Branch of the new department was organized to supervise the operation, maintenance and enlargement of the various canals in Canada, and to arrange for the construction of new ones if required. In 1879, the canal systems in Canada consisted of: St. Peter's Canal in Cape Breton, the St. Lawrence-Great Lakes, the Ottawa River, the Rideau Canal, the Trent Canal and the Richelieu River to Lake Champlain.

In the 1880s and 1890s, an ambitious program of enlarging the existing canals was undertaken, even though it was evident that canals were no longer a major means of transportation and communication. With the exception of the St. Lawrence-Great Lakes route, the rapid expansion of railways severely undermined their commercial viability. However, the St. Lawrence River and Great Lakes System continued to be a vital transportation link between the Atlantic Ocean and the heart of the continent on the Great Lakes. A new canal was constructed at Sault Ste. Marie between 1887 and 1895, and the Welland Canal underwent a series of enlargements not completed

until the 1930s. In 1951, the St. Lawrence Seaway Authority was established, becoming responsible for the navigation facilities between Montreal and Lake Erie, and for construction of the Seaway, which was completed in 1959. This development resulted in the eventual closing of the old St. Lawrence canals. Only the Welland continues to play a vital role in Canada's transportation network. Other systems, particularly the Rideau and Trent, are now maintained for recreational purposes.

The records of the Canal Branch document the history and development of canals in Canada from the great canal age of the early nineteenth century, the period of enlargement and expansion, and the ultimate demise of certain systems as commercial waterways.

I wish to acknowledge all those archivists who preceded me in the records of the Department of Railways and Canals, in particular Brian Hallett, who laid the groundwork for the present inventory.

Access: All records in RG 43 are open to the public.

Extent of records: 326.92 m

Suggested citation: Public Archives of Canada, Records of the Department of Railways and Canals, Record Group 43, vol. 1450, file 10527

Subsequent citations: PAC, RG 43, vol. 1450, file 10527

Glenn T. Wright
February 1986

ABBREVIATIONS

After the first mention, the following names of railways are usually abbreviated.

Canadian National Railway	CNR
Canadian Pacific Railway	CPR
Grand Trunk Pacific Railway	GTPR
Grand Trunk Railway	GTR
National Transcontinental Railway	NTR

INVENTORY OF THE RECORDS OF THE DEPARTMENT OF RAILWAYS AND CANALS

Part I Administrative Outline

1879 By the mid-1870s, the enormous expansion of government-operated railways and the ongoing importance of canal transportation placed a heavy administrative and operational burden on the Department of Public Works. To alleviate this situation, this department was divided in May and reconstituted as two administrations--the Department of Public Works and the Department of Railways and Canals--under separate ministers. The latter department was organized into two branches, the Railway Branch and the Canal Branch, each directed by a chief engineer. (42 Vict., c.7, s.4-5; House of Commons Debates, 15 April 1879, pp. 1241-1246)

The Railway Branch was responsible for the construction, operation and maintenance of government owned railways and telegraph systems. Railways under the direction of the department included the CPR, the Intercolonial Railway and the Prince Edward Island Railway. The Canal Branch was responsible for the construction, operation and maintenance of the following canal and navigation systems: St. Lawrence River and Great Lakes, Ottawa River, Rideau Canal, Trent River, Richelieu River and St. Peter's Canal. (Railways and Canals, Annual Report 1878-79, p. 1)

Sir Charles Tupper was appointed Minister of Railways and Canals on 20 May, and Toussaint Trudeau, former Deputy Minister of Public Works, became Deputy Minister of Railways and Canals on 22 September (Public Archives of Canada, Records of the Privy Council Office, RG 2, series 1, vol. 130, Order in Council 1374, 2 October 1879). The Minister also served as Chairman of the Railway Committee of the Privy Council (est. 1868); the Deputy Minister administered the activities of the Committee as Secretary. (Carl Vincent, Records of the Canadian Transport Commission, RG 46, Ottawa, 1984, pp. 1-2)

The new department had a staff of fewer than thirty permanent employees at headquarters in Ottawa. In addition to the Minister and Deputy Minister, the staff consisted of a Chief Engineer of Railways and a Chief Engineer of Canals, each responsible for the engineering plans and estimates for works under construction or repair; an Accountant; and a Secretary, who was responsible for the general administration of the department including the keeping of all records, contracts and reports. The department employed a large temporary staff and had an extensive "outside service," i.e., those employed on government-operated railways and canals. (42 Vict., c.7 s.9-10; Civil Service List 1882, pp. 60-65, 316-359)

1880 On 21 October, the government entered into a contract with the CPR Company to complete the construction of a transcontinental railway. The CPR agreed to build a line from Callander (on Lake Nipissing) to Port Moody, British Columbia, on the understanding that the federal govern-

ment would build those portions lying between Port Arthur (on Lake Superior) and the Red River, and between Savona's Ferry and Port Moody, B.C. (Railways and Canals, Annual Report 1880-81, p. ix and Appendix 13, pp. 158-178)

1881 The government-owned portions of the transcontinental railway were sold to the CPR Company. (44 Vict., c.1)

1882 In May, parliament authorized the granting of financial subsidies to aid in the construction of railways in Canada. The Railway Branch assumed responsibility for the administration of subsidy payments. (45 Vict., c.14; Railways and Canals, Annual Report 1882-83, pp. xxi-xxii)

In the same month, the government authorized the construction of the Murray Canal through the isthmus of Murray, connecting the Bay of Quinte and Lake Ontario. This was the first new canal construction undertaken by Railways and Canals (PAC, PC 1081, 23 May 1882; Railways and Canals, Annual Report 1882-83, pp. xlvi-xlvii and Appendix 5, p. 126)

Responsibility for the government's transcontinental telegraph system was transferred to the Department of Public Works in July. (PAC, PC 1396, 5 July 1882).

1886 On 2 November, all financial matters outstanding between the federal government and the CPR Company were settled by order in council. It should also be noted that the various portions of transcontinental railway constructed by the government had been transferred to the CPR in 1881, 1882, 1883 and 1885 (Railways and Canals, Annual Report 1885-86, p. xvi and Appendix 46, pp. 12-16; PAC, PC 1935, 2 November 1886)

1888 A Royal Commission on Railways (est. 1886) reported its findings in January; the major result of its deliberations was a general railway act for Canada (51 Vict., c.29) assented to by Parliament on 22 May. One provision of the act required all railway companies operating in Canada to submit certain statistical returns to the department; these returns formed the basis of the annual Railway Statistics published by Railways and Canals. (Vincent, Records of the Canadian Transport Commission, RG 46, pp. 2-3)

1889 In January and March, the first contracts were awarded and work began on the construction of the Sault Ste. Marie Canal. (Railways and Canals, Annual Report, 1890-91, p. lxxxviii)

Responsibility for the collection of canal revenues was transferred from Inland Revenue to Railways and Canals. (52 Vict., c.19; PAC, PC 1269, 4 June 1889)

1890 The Murray Canal was completed and opened for traffic on 14 April. (Railways and Canals, Annual Report, 1889-90, Appendix 14, p. 121)

The Tay Canal, connecting Beveridge's Bay on Rideau Lake to the town of Perth, was declared part of the Rideau Canal. (PAC, PC 2257, 27 September 1890)

John Page, Chief Engineer of Canals since the formation of the department, died on 2 July; his duties were assumed by the Deputy Minister, Toussaint Trudeau, on 22 November. (PAC, PC 25/2611, 22 November 1890)

1892 The department was severely criticized by the Auditor General for employing 50 extra staff in addition to its permanent establishment of 34. Toussaint Trudeau pointed out that the number of positions in the department had not changed since 1880 in spite of "the great increase of work entailed by the system of railway subsidies, by the complicated business of the Railway Committee of the Privy Council, and by the assumption of the collection of canals revenues." Trudeau argued that unless the permanent staff was increased, a certain degree of elasticity had to be retained: "The construction and completion of the Intercolonial Railway, the construction and transfer of the Canadian Pacific Railway, the construction and completion of the Cape Breton and New Glasgow Railway, and the enlargement of the Dominion canals have all been periods necessarily marked in the Department either by the increase of the staff or by its reduction." (PAC, PC 2303, 19 August 1892 with enclosure, Trudeau to John Haggarty, Minister of Railway and Canals, August 1892)

Trudeau retired on 29 November. Collingwood Schreiber, Chief Engineer of Government Railways, was appointed to the dual role of Deputy Minister and Chief Engineer of Railways and Canals on 30 November. (PAC, Records of the Treasury Board, RG 55, vol. 20011, 21 November 1892, pp. 145-146)

Work commenced on the Soulanges Canal, situated on the north side of the St. Lawrence River opposite the Beauharnois Canal; the government had decided to build a new canal instead of enlarging the existing Beauharnois Canal. (Railways and Canals, Annual Report 1892-93, p. lxxxvi and Appendix 7, pp. 124-128)

1894 The Culbute Canal on the Ottawa River was closed and abandoned on 2 November. (Railways and Canals, Annual Report 1895-96, p. 25)

1895 The Sault Ste. Marie Canal, connecting Lakes Huron and Superior, was completed and opened for traffic on 9 September. (Railways and Canals, Annual Report 1895-96, p. lxx)

1899 The Soulanges Canal was completed and opened for traffic on 10 October.

1900 Collingwood Schreiber, Deputy Minister, called attention in his annual report to the inadequate number of staff in the department. His comments provide an interesting perception of the department's work at the turn of the century:

> In addition to the very voluminous correspondence with the general public, its necessary record and filing, the supervision of the expenditure entailed by the government railway and canal works in operation and under construction, and the revenue derivable from them, the leasing of lands and water powers, the settlement of claims, the letting of contracts and the preparation of (often very extended) returns . . . there is also the inspection of completed portions of subsidized railways, and of all railways before they are opened to traffic; the inspection of railway bridge structures, with the examination of all their plans, required to be sent in for approval; inspection of railways subject to complaint of any kind; the examination for approval of railway by-laws, whether of tariff or otherwise, and the carrying out of varied and complicated duties entailed on the Railway Committee of the Privy Council; further, the compilation, analysis and printing of extensive statistics relating to all Canadian railways, and of similar statistics relating to the traffic on the canals of the Dominion. In justice to the work to be done and to those who are required to perform it, I am compelled to state that the staff is inadequate. (Railways and Canals, Annual Report 1899-1900, p. xliv)

Schreiber repeated these same remarks in his next two annual reports. (Railways and Canals, Annual Report 1900-01, p. lii, and 1901-02, pp. xlix-l)

1903 Under the provisions of an agreement dated 29 July, the Grand Trunk Pacific Railway (GTPR) Company undertook the construction and operation of a national transcontinental railway from Moncton, New Brunswick, to the Pacific Ocean. The federal government agreed to build the eastern portion of the line (Moncton to Winnipeg) and lease it when completed, to the GTPR. (3 Edw. VII, c.71 and subsequent amendments; Railways and Canals, Annual Report 1903-04, pp. xvii-xviii)

1904 The Board of Railway Commissioners began operations on 1 February. It replaced the Railway Committee of the Privy Council and was independent of the department. Railways and Canals was thus relieved of the administration of the Railway Committee. (3 Edw. VII, c.58; PAC, PC 122, 18 January 1904; for the subsequent administrative history and a description of the records of the Board of Railway Commissioners, see Vincent, Records of the Canadian Transport Commission, RG 46, Ottawa, 1984)

1905 On 22 June, the system of toll collection was abandoned for all canals operated by the department. (PAC, PC 1162, 22 June 1905)

On 1 July, Matthew J. Butler replaced Collingwood Schreiber as Deputy Minister and Chief Engineer of Railways and Canals. Schreiber was appointed General Consulting Engineer to the government on railway matters, as a direct result of the vast increase in departmental responsi bilities for construction of the GTPR and the general operation of government owned railways. (PAC, PC 1382, 29 July 1905)

Butler agreed with his predecessors, Trudeau and Schreiber, that the department was seriously understaffed and was in need of reorganization. In his first report as Deputy Minister, Butler pointed out:

> Notwithstanding the great and ever-extending addition to its work, as the natural and very satisfactory issue of the rapid growth of the country during the last quarter of a century, the fixed staff remains practically unchanged. Compared with any large railway company, business or legal house, the department is much undermanned, and its staff is out of all proportion to the work that has to be done. The consequence is that many matters are barred from the prompt treatment they should receive, despite the best efforts of the officials concerned. This condition of affairs to which, I note, my predecessor, in several previous reports, has drawn attention, should, in the public interests, be remedied without delay. (Railways and Canals, Annual Report 1904-05, p. lxix; the same concern was expressed in the subsequent annual report, 1905-06, pp. lxviii-lxix)

1906 The widespread adoption of electricity for light and power, and the installation of electrical systems at canal stations and general maintenance resulted in the creation of a new position of Electrical Engineer in the Office of the Chief Engineer. (PAC, PC 882, 15 May 1906)

A Statistical Branch, under the direction of a Comptroller of Statistics, was organized within the department for the collection and compilation of the railway and canal statistics. (PAC, PC 134/1278, 25 June 1906)

1907 On 29 August, the cantilever bridge under construction over the St. Lawrence River at Quebec City collapsed. Under the terms of the original agreement between the government and the Quebec Bridge and Railway Company (3 Edw. VII, c.54), the government reserved the right to take over the construction of the bridge. This right was exercised in 1908.

The Beauharnois Canal, superseded by the Soulanges Canal in 1899, was leased to a private company for the development of electrical power. (PAC, PC 2009, 14 October 1907)

1908 Government survey parties were sent to investigate the feasibility of constructing a rail line from The Pas (on the Canadian Northern Railway) to Hudson Bay to serve as an alternative outlet for western grain. (Railways and Canals, Annual Report 1908-09, pp. 17-18, 215-221)

1909 The entire department was reorganized and enlarged in accordance with reforms initiated under the Civil Service Act of 1908. Staff at headquarters (i.e., inside service) was increased to 85 and was divided into five main branches:

The Secretary's Branch, under the direction of the Departmental Secretary, was responsible for all correspondence, records-keeping, messenger services and general administrative matters.

The Law Branch, consisting of the Departmental Solicitor and his assistant, was responsible for all legal matters affecting the department, such as draft legislation, contracts, leases and agreements.

The Statistical Branch, under the direction of the Comptroller of Statistics, was responsible for the collection and compilation of the railway and canal statistics published annually by the department.

The Accountant's Branch, consisting of the Departmental Accountant and a small staff, was responsible for the financial and accounting operations of the department, including the auditing of payrolls, accounts and contractor's estimates, the collection of revenue and the preparation of the annual accounting report.

The Chief Engineer's Branch was the main operational arm of the department, under the direction of the Principal Assistant and Designing Engineer. His professional staff in 1909 consisted of a Hydraulic and Bridge Engineer, a Chief Draughtsman, a Draughtsman of Railway Plans, an Architectural Draughtsman and a photographer. The branch also included an Inspecting Engineer and an Electrical Engineer. The Chief Engineer's Branch was responsible for all engineering projects undertaken by the department; the preparation of maps, plans and estimates and the control of capital expenditures for railways and canals constructed by the department. (PAC, PC 161, 25 January 1909)

The position of General Manager, Canadian Government Railways, was replaced by the Government Railways Managing Board, which supervised all operations and activities of railways owned or operated by the federal government. The Deputy Minister of Railways and Canals served as Chairman of the Board. (PAC, PC 825, 20 April 1909)

In December, contracts were awarded for the initial work on the reconstruction of the Quebec Bridge. (Railways and Canals, Annual Report 1909-10, p. xxii)

1910 On 5 February, M.J. Butler, who had filled the dual office of Deputy Minister and Chief Engineer of Railways and Canals, resigned and, on the

appointment of A.W. Campbell to the position of Deputy Minister on the same date, the department reverted to the principle of having a special officer as Chief Engineer. This office was assigned to W.A. Bowden on 22 April. (PAC, PC 780, 22 April 1910; Railways and Canals, Annual Report 1909-10, p. 7)

1911 Construction of the Hudson Bay Railway began in August. (Railways and Canals, Annual Report 1912-13, p. 17)

1912 The construction of the National Transcontinental Railway (NTR) (Eastern Division), and its operation until completed and leased to the GTPR, was placed under the control of one commissioner, R.W. Leonard. (PAC, PC 807, 4 April 1912)

As the work of the department increased--especially railway development--it became necessary to create the Office of Assistant Deputy Minister with overall responsibility for the administration of the department, which now permanently employed 102 persons. (PAC, PC 112/1133, 3 May 1912 and PC 183/1069, 27 April 1912)

1913 Contracts for five of the nine sections of the new Welland Ship Canal were awarded, and construction began. The new canal was designed to accommodate larger draught vessels than the existing one. (Railways and Canals, Annual Report 1914-15, p. xxv)

The Government Railways Managing Board was abolished in May, and the supervision and direction of all government railways was assumed by F.P. Gutelius as General Manager of Government Railways. (Railways and Canals, Annual Report 1913-14, p. 9; PAC PC 1031, 5 May 1913)

On 17 November the last spike was driven on the NTR. (Railways and Canals, Annual Report 1916-17, p. xvii)

A Right of Way Division of the department was organized under the Deputy Minister to inspect, appraise, expropriate and negotiate for property required for right of way for maintenance, operation and construction of canals, railways and terminals under the jurisdiction of the department. This division also investigated any claims made against the department arising out of the expropriation of land by the department. (PAC, Records of the Royal Commission on Technical and Professional Services, RG 33/15, vol. 7, Railways and Canals, Book 1)

1914 The International Railway of New Brunswick was leased by the government under the terms of an agreement dated 1 August 1914, and operated as part of the government railway system. (PAC, PC 2161, 27 August 1914)

On 12 June, Railways and Canals assumed control and management of the Eastern Division of the NTR until it was leased to the GTPR. Major R.W. Leonard resigned as Commissioner of the NTR, and the Minister of Railways and Canals was appointed in his place. (4-5 Geo. V, c.43; PAC, PC 1739, 3 July 1914)

On 6 September, the Western Division of the NTR (Winnipeg to Prince Rupert) began operations under the direction of the GTPR. (Railways and Canals, Annual Report 1916-17, p. xviii)

1915 On 1 May, the NTR from Quebec City to Winnipeg was taken over for operation as part of the Canadian Government Railways system and was put into operation on 1 June. The department was now responsible for the entire line between Moncton and Winnipeg. (Railways and Canals, Annual Report 1916-17, p. xvii)

1916 A royal commission was appointed on 13 July to inquire into the general problem of transportation in Canada, the status of each of the transcontinental systems (CPR, Canadian Northern Railway and NTR/GTPR, and the feasibility of reorganizing any of the three lines or acquiring them for the government. (PAC, PC 1680, 13 July 1916)

1917 In April, two of the three commissioners appointed to inquire into railways and transportation in Canada, Sir Henry Drayton and Sir W. Acworth, submitted their report in which they recommended that the government acquire the Canadian Northern Railway, the GTPR and the GTR; A.H. Smith, the third commissioner, submitted a minority report and recommended continued government assistance to the Canadian Northern Railway, the GTPR and the GTR.

Car ferry terminals on the Northumberland Strait between Nova Scotia and Prince Edward Island at Cape Tormentine and Carleton Point were completed and placed in operation. (Railways and Canals, Annual Report 1917-18, p. 66)

Construction work on the Hudson Bay Railway and the Welland Ship Canal was suspended for the duration of World War I. (Railways and Canals, Annual Report 1919-20, p. 74)

In September, the government received statutory authority to acquire the stock of the Canadian Northern Railway; an agreement dated 1 October between the government and the company was approved by cabinet on 15 November. (7-8 Geo. V., c.24; PAC, PC 3225, 15 November 1917)

The reconstruction of the Quebec Bridge was completed and the bridge opened for traffic on 3 December. (Railways and Canals, Annual Report 1917-18, p. xvi)

The reconstruction of St. Peter's Canal, commenced in 1912, was completed in November. (Railways and Canals, Annual Report 1919-20, p. 80)

1918 Archibald Campbell retired as Deputy Minister on 22 June and was succeeded, on an acting basis, by Graham Bell. Campbell was subsequently appointed by the government to study the need for improved highway transportation in Canada. (PAC, PC 1527, 22 June 1918 and PC 3000, 5 December 1918)

On completion of arbitration proceedings in September 1918, the government assumed complete control of the Canadian Northern Railway. A new board of directors was appointed, and on 20 November the jurisdiction of the board was extended to include Canadian Government Railways. The following month the Board of Management was directed by the government to use the term "Canadian National Railways" in lieu of Canadian Northern Railway and Canadian Government Railways. (Railways and Canals, Annual Report 1921-22, p. 19, PAC, PC 3122, 20 December 1918)

The responsibility for the collection and compilation of the railway and canal statistics was transferred in May to the new Dominion Bureau of Statistics. (8-9 Geo. V, c.46, s.26)

By 1918, departmental staff and activities had expanded dramatically. The basic structure had not changed since 1909, although new responsibilities had been added to the department's mandate. The Secretary's Branch and the Departmental Solicitor remained much as they had been in 1909. The Accountant's Branch, now under the direction of a Financial Comptroller, was responsible for all the auditing work performed in the department in connection with Canadian National Railways. The Chief Engineer continued to have major responsibility for the operational activities of the department. In addition to his own staff of professional engineers, he also supervised the construction and operation of the following facilities: Port Nelson Terminals, Cape Tormentine Ferry Terminals, Hudson Bay Railway, and the country's canal system. (Civil Service Commission, Organization Chart - Railways and Canals, July 1918)

1919 On 7 March, after protracted and unsuccessful negotiations with the GTPR, the Minister of Railways and Canals was appointed receiver of that system and all its properties, including railways, telegraphs, steamships, hotels and elevators. (PAC, PC 517, 7 March 1919 and PC 547, 13 March 1919). Several months later, in November, the GTR system was acquired by the government. (10 Geo. V., c.13 and c.17; a detailed description of the acquisition of the GTR can be found in Railways and Canals, Annual Report 1920-21, pp. 135ff)

The CNR Company was formally incorporated in June to operate the former Canadian Government Railways and the Canadian Northern Railway. (9-10 Geo. V, c.13). This act was not to come into effect until a Board of Directors was appointed. This step was taken in 1922.

The Canada Highways Act (9-10 Geo. V, c.54), assented to 7 July, authorized a federal subsidy of $20,000,000 for the construction of a nation-wide system of main trunk highways connecting major centres to serve local as well as through traffic. Railways and Canals assumed responsibility for the administration of the legislation through a Commissioner and an Honourary Advisory Council. (Railways and Canals, Annual Report 1919-20, pp. 15, 83-84). A.W. Campbell, former Deputy Minister, was appointed Commissioner of Highways on 1 April; the Minister of the department served as chairman of the Advisory Council. (PAC, PC 1021, 15 May 1919 and PC 1657, 7 August 1919)

Construction work on the Welland Ship Canal was resumed. (Railways and Canals, Annual Report 1919-20, p. 15)

1920 The Grand Trunk Railway Acquisition Act, 1919, and a subsequent agreement between the government and the GTR dated 8 March 1920, provided for the creation of a Committee of Management to insure that the GTR system operated in harmony with Canadian National Railways, the two systems to operate as nearly as possible as one system. The committee functioned until May 1921 and was successful in unifying and consolidating various facilities and operations. The GTPR was also operated as part of Canadian National Railways commencing in September 1920. (PAC, PC 1089, 15 May 1920 and PC 1595, 12 July 1920; Railways and Canals, Annual Report 1920-21, p. 81 and 1921-22 p. 6)

The settlement of all outstanding matters between the government and the GTR were submitted to a Board of Arbitration in July 1920 under the chairmanship of Sir Walter Cassels. (Railways and Canals, Annual Report 1920-21, p. 141)

1921 When the Grand Trunk Railway Board of Arbitration failed to complete its deliberations by 9 April 1921, the government asked parliament to support its policy with respect to the GTR acquisition. The Act (11-12 Geo. V., c.9) was passed, and the arbitration proceedings resumed and were completed in July. The arbitrators made their awards in September, allowing the government to fully incorporate the GTR into Canadian National Railways. (Railways and Canals, Annual Report 1920-21, p. 144)

The Advisory Council formed in connection with highway development resigned; A.W. Campbell was appointed Chief Commissioner of the Canadian Highways Commission with a small staff within the department. (PAC, PC 4384, 15 November 1921)

1922 On 4 October, the Grand Trunk Railway Board of Directors resigned and a new board, including Sir Henry Thornton as president and the Deputy Minister of Railways and Canals as a member, was appointed by the federal government, thus bringing into existence the CNR Company. The new board met for the first time in Toronto on 10 October. (PAC, PC 2094 and PC 2095, 4 October 1922; Railways and Canals, Annual Report 1921-22, pp. 17-18)

Responsibility for the administration of the Government Employees Compensation Act (8-9 Geo. V, c.15) was transferred to Railways and Canals from the Department of Finance because disbursements were largely due to accidents and injuries to employees of government-owned railways. (Railways and Canals, Annual Report 1923-24, pp. 10-11; PAC, PC 1807, 3 October 1928)

1923 The actual unification of the GTR and Canadian National Railways was authorized on 30 January, and on 5 February, Montreal was selected as the corporate headquarters. (PAC, PC 181, 30 January 1923, PC 194, 5 February 1923)

1924 In March, the government established an interdepartmental committee to co-ordinate the views of officials in those departments to be affected by the proposed improvement of the St. Lawrence River by Canada and the United States. Two months later, a Board of Engineers was appointed to examine further into matters relating to the St. Lawrence River; Duncan McLachlan, an engineer with Railways and Canals, was appointed chairman of the board. (PAC, PC 386, 10 March 1924, PC 778 and 779, 7 May 1924)

1926 The task of completing the Hudson Bay Railway was resumed by the department following an interval of eight years; much of the completed work was ruined and had to be reconstructed. (Railways and Canals, Annual Report 1927-28, pp. xiv-xv)

1927 With the resumption of work on the Hudson Bay Railway, the department decided to move the proposed terminal point from Nelson to Churchill. (Railways and Canals, Annual Report 1927-28, pp. xv-xvi)

1929 G.A. Bell retired as Deputy Minister on 13 January and was succeeded by R.A.C. Henry. (PAC, PC 192, 4 February 1929)

1930 On 1 March, R.A.C. Henry resigned his position of Deputy Minister and was succeeded by Irving V. Smart. (PAC, PC 502, 5 March 1930)

A royal commission was appointed on 11 June to inquire into the economic and national benefits, location and probable traffic of a canal connecting the Bay of Fundy and the Northumberland Straits across the isthmus of Chignecto. (PAC, PC 1325, 11 June 1930)

A new grain elevator, constructed under the supervision of the Department of Public Works at Prescott, Ontario, was transferred to Railways and Canals on 1 October. (Railways and Canals, Annual Report 1930-31, p. xi)

The number of permanent staff at headquarters gradually decreased from 110 in 1918 to 86 in 1926. With the resumption of work on the Hudson Bay Railway and the investigation of the proposed St. Lawrence River development, departmental staff increased to 119 by 1931-32.

In April 1929, the government had appointed a royal commission to investigate technical and professional services in the civil service. In the course of its deliberations, the commission made an intensive study of the structure and organization of each department. The material prepared by the Department of Railways and Canals provides a valuable insight into its functions as they existed in 1930. This information (in PAC, RG 43, vol. 2772) is summarized here:

The Deputy Minister was in charge of the overall direction of the department's activities. Certain administrative responsibilities had been delegated to an Assistant Deputy Minister, including the preparation of the annual report, parliamentary returns and publicity. He was also

heavily involved with the proposed Chignecto Canal and the ongoing discussions with the United States on the proposed development of the St. Lawrence River.

The Departmental Secretary was responsible for the correspondence and records of the department, applications for free railway transportation, control of government-owned railway cars for the use of officials, translation services and messenger services.

The Comptroller's Branch had evolved from a single accountant in 1879 to a staff of 15 by 1930. In addition to the auditing and accounting responsibilities as described in 1909 and 1918, this branch also administered the Government Employees Compensation Act, maintained a running audit of the accounts of CNR, Canadian Government Merchant Marine, and Canadian National Steamships for the purpose of proving the necessity for the advancement of public funds.

The Law Branch, with a staff of seven, was under the direction of the Departmental Solicitor, who was responsible for all legal matters arising out of the administration and operations.

The Personnel Division was responsible for all personnel matters at headquarters and in the field.

The Purchasing Branch purchased all supplies and materials required in the construction, operation and maintenance of canals and other projects undertaken by the department.

The Right of Way Agent was responsible for the inspection, appraisal, expropriation and negotiation of purchase of land required for right of way or in connection with maintenance, operation or construction of canals, terminals and railways.

The Chief Engineer's Division was responsible for all engineering and construction work undertaken by Railways and Canals, including the preparation of maps, plans and estimates. With the assistance of a large professional engineering and draughting staff, the division was responsible for the following projects in 1930: the construction of the Welland Ship Canal, dredging operations, design and construction of the Hudson Bay Railway and terminal facilities, all engineering matters relating to the development of the St. Lawrence River, the proposed Chignecto Canal, grain elevators at Port Colborne and Prescott, and the operation and maintenance of Canada's extensive canal system.

The Department of Railways and Canals maintained this basic structure and organization until it was transformed into the Department of Transport in 1936.

1931 The royal commission appointed in 1930 to investigate the feasibility of the Chignecto Canal was abolished, and a new one appointed in its place. Public meetings were held throughout the Maritimes in the fall of 1931,

but no further action was taken on the canal. (PAC, PC 1661, 14 July 1931 and PC 1686, 21 July 1931; Railways and Canals, Annual Report 1931-32, p. 96)

1932 The Welland Ship Canal was officially opened on 6 August, although the facilities of the new canal had been used as the through-water route between Lakes Ontario and Erie since November 1930. (Railways and Canals, Annual Report 1931-32, p. 9)

1933 A Canadian Travel Bureau was established within the department to stimulate interest in the tourist industry. (Railways and Canals, Annual Report 1934-35, p. 9; PAC, PC 124/2936, 19 November 1934)

1936 In order to consolidate federal transportation responsibilities into one agency, the Department of Railways and Canals, the Department of Marine and the Civil Aviation Branch of the Department of National Defence were amalgamated on 2 November as the Department of Transport. (1 Edw. VIII, c.34; PAC, PC 59/2798, 29 October 1936 and PC 2334, 10 September 1936)

Part II Records of the Department of Railways and Canals

A. RAILWAY BRANCH RECORDS, 1867-1936

I. Correspondence

1. Correspondence Received, 1879-1901, 4.1 m (Vols. 1-41)

The records in this series consist of the registered correspondence of the Railway Branch relating to many aspects of the branch's responsibilities, in particular the incorporation of railroad companies and the granting of cash and land subsidies.

All incoming branch correspondence was registered with a consecutive letter number and a subject number, and the records were arranged and maintained by subject. This series also includes some miscellaneous correspondence and documents (vols. 40-41).

Contemporary finding aids to the records in this series are described in A.II.1, p. 16. The vast proportion of registered correspondence created between 1879 and 1901 was brought forward in 1901 and was included in a new system of subject files described below. A list of the subject numbers and titles is available as well as a list, by number only, of letters in this series.

2. Subject Files, 1867-1936, 103.1 m (Vols. 187-698, 2786-2790, 2802-2803)

The records in this series are a continuation of the registered correspondence described above. The branch continued to register all correspondence until 1906, although in 1901 a numeric subject file system was adopted.

These records relate to all aspects of government involvement with railway development in Canada, and include documentation relating to the creation of the CNR. Also included are files created by the Railway Branch when it was part of the Department of Public Works, 1867-1879, as well as files created by the branch between 1879 and 1900. Some unnumbered subject files, loose correspondence and documents are also part of this series (vols. 697-698).

By 1936 a massive card index to these records had been created and is available as a finding aid in the Federal Archives Division. The files are indexed by name of railway, by geographical location, and by persons and firms. Not all of the files indexed still exist in this series, but those that do have been listed; other files created during this period and as early as the 1850s can be found in RG 12, particularly in vols. 1848-2024.

3. Quebec Bridge, 1885-1916, 0.4 m (Vols. 698-700)

The Quebec Bridge Company, later renamed the Quebec Bridge and Railroad Company, was incorporated in 1887 for the purpose of constructing a railway bridge across the St. Lawrence River above Quebec City. (50-51 Vic., c.98). Little work was done on the bridge until 1900 when the company received financial assistance from the Dominion, provincial and municipal governments, and contracts were entered into with the Phoenix Company.

The bridge, not yet complete, collapsed on 29 August 1907, a catastrophe that ruined the Quebec Bridge Company and the contractors. A royal commission was appointed in 1907 to investigate the accident, and the following year the Dominion government decided to rebuild the bridge as a link in the NTR.

A Board of Engineers was appointed in August 1908 to arrange for and to supervise the erection of a new bridge. In spite of a second serious accident in September 1916, the bridge was completed and the first train passed over the structure on 17 October 1917; the bridge opened for regular traffic on 3 December 1917.

The records in this series consist of the minute books of the Quebec Bridge and Railroad Company, 1897-1905; stock certificates, 1904; correspondence, 1885-1908, 1916; and the Record of Fabrication, 1913-1916. A list is available.

II. Registers and Indexes

1. Journals, 1879-1906, 5.8 m (Vols. 42-158)

The journals are registers of all Railway Branch correspondence received and sent between 1879 and 1906. All correspondence was numbered consecutively and then arranged by a subject number. Each register records the subject, subject number, date of the correspondence, name of the correspondent and a detailed synopsis of every letter, telegram and memorandum.

Some of the incoming correspondence registered in the journals is available in series A.I.1. A large portion of the correspondence was brought forward and placed on the branch's subject files in 1901 when a subject file system was adopted as described on p. 15. Department of Transport files created after 1936 may also include original correspondence created by the Railway Branch of the Department of Railways and Canals in this period. Journals for the period 1867-1879 are available in the records of the Department of Public Works (RG 11, vols. 804-816). These journals may include registration information for correspondence received and sent after 1879.

For outgoing correspondence, the journals provide a reference to a letterbook and a page number, however the books themselves have not survived. A list, by name of railway and volume number, is available as a finding aid.

2. Registers of Letters Received, 1867-1893, 2.4 m (Vols. 159-182)

The records in this series consist of registers of letters received in the Railway Branch between July 1867 (when the branch was in the Department of Public Works) and July 1893. The following details about each letter received are recorded: subject, subject number, name of correspondent, date of the correspondence, letter number and a synopsis of the contents. A reference is also provided to the folio number in the journals (see p. 16), where all correspondence received and sent pertaining to a specific subject (e.g., name of railway) is described in chronological order. Note that the journals began in 1879; those for the period 1867 to 1879 can be found in RG 11, vols. 643-708.

The registers in this series are indexed in two ways--first, by name of correspondent and second by name of departmental official, government department or special subject (e.g., orders in council, petitions).

In July 1893, the Railway Branch discontinued this method of records keeping; subsequent entries were made directly into the journals and indexed in General Indexes (see below) or Special Indexes (see p. 18). Researchers should also consult the registers of papers filed (see p. 18).

A shelf list is available as a finding aid.

3. General Indexes, 1893-1909, 0.4 m (Vols. 183, 703-704)

This series consists of three indexes to the general correspondence received in the Railway Branch between 1893 and 1909. This system of indexing incoming correspondence began in July 1893 and replaced the registers of letters received (see above). In the general indexes, one will find the name of the correspondent in alphabetical order, and a letter number (all incoming letters were assigned a consecutive number).

Using the letter number, it is possible to locate a synopsis of the correspondence in the journals (see p. 16); the indexes for the years 1901-1909 (vols. 703-704) also make direct reference to a numbered subject file. The disposition of the correspondence for the period 1893-1906 can also be checked in the registers of papers filed (see p. 18).

Correspondence with departmental officials and other government departments is indexed separately in the Special Indexes (see p. 18).

The General Indexes were discontinued in 1909 in favour of a card index, which is available in the Federal Archives Division for consultation.

A shelf list is available as a finding aid for this series.

4. Special Indexes, 1893-1909, 0.5 m (Vols. 184, 705-707)

The records in this series consist of four indexes to Railway Branch correspondence called Special Indexes. They provide a brief synopsis of each letter received in the branch from other government departments and agencies, the CPR Company, the Chief Engineer of Railways and Canals, and all correspondence relating to orders in council, petitions and tenders. The index provides a cross-reference to the appropriate journal (see p. 16) until 1906, and then to a file number. Files in our custody are described above on p. 15. The Special Index system of recording correspondence received was discontinued in 1909. Papers Filed (see below) should also be consulted to determine the ultimate disposition of each document indexed.

The finding aid is a shelf list.

5. Papers Filed, 1879-1906, 1.0 m (Vols. 2791-2801)

This series consists of registers of papers filed that were maintained by the Railway Branch as part of its records-keeping operation. These registers recorded all correspondence received in the branch by the number of the letter received, the date, the name of the correspondent and the nature of the action taken. Beginning in July 1893 (vol. 2797), the subject number was added to the recorded information, thus serving as a cross-reference to the journals (see p. 16); in May 1901 (vol. 2798), when the branch adopted a numbered file records system, the file number was also added to the information recorded for each incoming letter. This system was continued until 1906 when the branch converted its indexing system to cards. This card index was maintained until Railways and Canals was transformed into the Department of Transport in 1936, and is now available in Federal Archives Division for consultation.

The registers of papers filed for the period 1893 to 1906 (vols. 2796-1801) also serve as indexes to the General and Special Indexes (see pp. 17-18) by providing a link between the indexes and the journals. Researchers should also note that at some later date the records of the branch were screened by departmental officials, resulting in the destruction of a large number of files; these are so marked in the papers filed. In instances where the records were retained and added to numbered subject files in Railways and Canals or even later to Department of Transport subject files, the file numbers have been noted.

A shelf list for these volumes is available as a finding aid.

6. Subsidies to Railways, 1883-1901, 0.05 m (Vol. 186)

This series consists of a ledger showing subsidies awarded to various railway companies to assist in construction. Each entry provides the following information: name of railway, date, amount paid, authority for payment, a description of the section of the railway to which the subsidy applied, the act of parliament authorizing the subsidy, the total amount and the amount lapsed.

The ledger is arranged in alphabetical order by name of railway from the Alberta Southern Railway to the Inverness and Richmond Railway, however, the list is neither complete nor comprehensive. The annual reports of the Department of Railways and Canals contain full descriptions of all subsidies granted to railroad companies.

III. Office of the Chief Engineer

1. Canadian Pacific Railway, 1875-1892, 1.3 m (Vols. 708-716, 736-740, 751)

In 1871 the Dominion government promised British Columbia a railroad connection with Canada if the West Coast colony entered Confederation. Two separate companies, the Interoceanic Railway and the CPR, were chartered in June 1872 (35 Vict., c.71, 72), but when government attempts to amalgamate them failed, a new CPR Company was incorporated in February 1873 to build a transcontinental railway under government auspices.

Government surveys commenced as early as 1871 and by 1874 construction on some sections of the line, such as the Pembina Branch, had begun. By 1880, 722 miles of track were either completed or under contract, and the government had spent in excess of $14,000,000.

But progress was not very encouraging, and in 1880 the CPR Company offered to complete the railway if granted certain subsidies and privileges, including $25,000,000 and 25,000,000 acres of land. In October 1880, an agreement was signed between the government and the CPR in which the company agreed to build the line between Callander on Lake Nipissing and Port Moody, British Columbia. The government agreed to build those portions between Port Arthur and Red River, and Savona's Ferry (Kamloops) and Port Moody. The CPR promised to complete the entire line by 1891. As the government completed portions of the line in the early 1880s, they were turned over to the CPR. In November 1886, all matters outstanding between the government and the company were settled.

The records in this series consist of registered and unregistered correspondence, 1875-1891 (vols. 708-716), registers of letters received, 1879-1892 (vols. 737-740) and two special registers of correspondence received concerning the CPR, 1880-1892 (vols. 736, 751) which are arranged by subject matter and by the name of departmental official. All registers provide a full synopsis of each letter. A shelf list is available as a finding aid. A large proportion of the correspondence relating to the early construction of the CPR was brought forward to the Department of Transport registry in 1936 and can now be found in RG 12, vols. 1848-2112.

2. Cape Breton Railway, 1886-1892, 0.6 m (Vols. 717-721, 741)

In 1886, the government received authorization from parliament (49 Vict., c.14) to undertake the construction of a railway in Cape Breton extending from Point Tupper on the Canso Strait to Leitches Creek, with extensions to Sydney and North Sydney. Ferry connections between Point Tupper and Port Mulgrave on the Nova Scotia mainland provided a link with the Intercolonial Railway system. A portion of the line was opened in November 1890, and the entire line was operational by January 1891. In August 1891, the Cape Breton Railway was declared part of the Intercolonial Railway. (54-55 Vict., c.50)

The records in this series include a small collection of registered correspondence, 1886-1892 (vols. 717-719), agreements, estimates and contracts, 1887-1891 (vols. 720-721), and a register of all letters received by the Chief Engineer during the construction of the Cape Breton Railway, 1886-1892 (vol. 741). For each letter received the register notes the subject, the name of the correspondent, the date and the letter number, and gives a detailed synopsis. The register is indexed by correspondent and by subject. A shelf list is available as a finding aid.

3. Oxford and New Glasgow Railway, 1887-1897, 0.4 m (Vols. 722-724)

Authorization was received from parliament in 1882 to construct a railway between Oxford Station, Nova Scotia, on the Intercolonial Railway and Brown's Point on the Pictou Town Branch line of the same system. It included a branch from Pugwash Junction to Pugwash Harbour. The Oxford and New Glasgow Railway opened on 15 July 1890 and was declared part of the Intercolonial Railway system in August 1891. (54-55 Vict., c.50)

The records relating to this railway consist of a portion of the registered correspondence, 1887-1891 (vols. 722-723) and agreements, 1887-1897 (vol. 24).

4. Annapolis and Digby Railway, 1889-1892, 0.2 m (Vols. 724, 742)

The construction of this railway, to run between Annapolis and Digby, Nova Scotia, was originally planned by the Western Counties Railway Company. The company failed to complete the line, and with authority from parliament the government assumed responsibility for the construction. (52 Vict., c.8). When the Annapolis and Digby line was completed in July 1891, it provided an unbroken connection by rail between Yarmouth and Halifax, through an arrangement with the Windsor and Annapolis Railway Company. In January 1894, the railway was transferred to the Yarmouth and Annapolis Railway Company. (PAC, PC 124, 17 January 1894)

The records in this series consist of a small portion of the registered correspondence concerning construction of the line, 1890-1891 (vol. 724), and a special index of all correspondence addressed to Collingwood Schreiber, Chief Engineer and General Manager of Government Railways; Alexander P. Bradley, Secretary and Chief Clerk of the Department; and L. Caddy (vol. 742).

5. Intercolonial and Prince Edward Island Railways, 1877-1906, 2.1 m (Vols. 743-747, 752-758, 759-767)

The Intercolonial Railway was originally developed as a means of providing rail communication between Upper and Lower Canada and the Maritime colonies of New Brunswick and Nova Scotia. Construction commenced at various locations in the early 1850s, and portions of the line between Halifax and Rivière-du-Loup were completed by 1860. When Confederation was achieved in 1867, the new Dominion government assumed ownership of all government-built lines in Nova Scotia and New Brunswick, and responsibility for extending the lines into an intercolonial system. One of the government's first tasks was to connect the lines already completed, which included Halifax to Truro and Saint John to Shediac, and to construct the line from Truro to Rivière-du-Loup to connect with the GTR. The entire line was opened for traffic on 1 July 1876. The Intercolonial Railway was operated by the government until 1918 and was the direct responsibility of the Department of Railways and Canals.

Construction of a railway on Prince Edward Island connecting Alberton and Georgetown was authorized by the provincial government in April 1871. When the Island entered Confederation in July 1873, the railway, then under construction, became the property of the Dominion government. The line was completed and opened for traffic on 4 January 1875. Various branch lines were added in 1885, 1905, 1908 and 1912. By the end of World War I, the Prince Edward Island Railway extended from Tignish to Georgetown, and from Charlottetown to Murray Harbour, with branches to Souris, Elmira and Cape Traverse. The Intercolonial Railway and the Prince Edward Island Railway became known in the early 1890s as the

Canadian Government Railways and remained as such until amalgamated with the Canadian Northern Railway to form Canadian National Railways in December 1918.

The records in this series include registers of letters received concerning both railways, 1877-1882, and for the period when they were referred to as Canadian Government Railways, 1883-1906 (vols. 743-747, 752-758); and registers of letters received, 1884-1906, from David Pottinger who served as Chief Superintendent of the Intercolonial Railway, 1879-1892, and General Manager of Canadian Government Railways, 1892-1909, which included both the Intercolonial and Prince Edward Island Railways (vols. 763-767). This series also includes indexes to letters sent between 1881 and 1896 from the Office of the Chief Engineer in Ottawa to Pottinger (vols. 759-762). A shelf list is available as a finding aid.

The above-mentioned registers and indexes can be used as finding aids to the extensive collection of Intercolonial Railway letterbooks in RG 30, Canadian National Railways. The Intercolonial Railway material includes the following: letterbooks of the Assistant Superintendent, 1874-1877 (RG 30, vols. 12171-12179); Superintendent's and Chief Superintendent's letterbooks on general matters, 1876-1892 (RG 30, vols. 12183-12199, 12206-12293), and correspondence with the Chief Engineer, Government Railways, 1879-1893 (RG 30, vols. 12200-12202, 12294-12309); General Superintendent's letterbooks, 1899-1905 (RG 30, vols. 12318-12378); the letterbooks of the General Manager, Canadian Government Railways, on general matters, 1893-1910 (RG 30, vols. 12313-12317), correspondence with the Department of Railways and Canals, 1893-1913 (RG 30, vols. 12131-12166), and correspondence concerning the Prince Edward Island Railways, 1892-1905 (RG 30, vols. 12167-12170, 12311-12312); telegram books, 1875-1912 (RG 30, vols. 12407-12453); and various letter registers, 1879-1887, 1901 (RG 30, vols. 12403-12406, 12455).

6. Railways General, 1884-1895, 1.1 m (Vols. 725-732, 748-750)

This series consists of registered correspondence concerning the construction and operation of various railways under the jurisdiction of the Chief Engineer and General Manager of Government Railways, 1890-1895 (vols. 725-732), and registers of all letters received on the subject of railways in general, 1884-1895 (vols. 748-750). A list is available.

7. Subject Files, 1910-1931, 0.3 m (Vols. 733-735)

This series consists of a small series of subject files created in the Office of the Chief Engineer relating to the construction of various railways in Canada. A list is available.

B. CANAL BRANCH RECORDS, 1838-1955

I. Correspondence

1. Correspondence Received and Subject Files, 1838-1936, 87 m (Vols. 769-1160, 1282-1735, 2772-2783)

The records in this series consist of numbered correspondence, files and documents created by the Canal Branch of the Department of Railways and Canals from its establishment in 1879 until the organization of the Department of Transport in 1936. These records include correspondence, memoranda and reports prepared by various departmental officials relating to all aspects of the administration, construction, operation and maintenance of canals under the jurisdiction of the branch, including early correspondence and documents created by the Board of Works and the Department of Public Works dating from 1838. These records also include subject files on related matters such as canal tolls, Sunday traffic, surveys, dredging, annual reports, estimates, organization of the branch and routine administrative matters.

Until 1901 all Canal Branch correspondence was registered with a letter and subject number, and the records were arranged according to one of 42 subject designations. A new records-keeping system was adopted in 1901, and while correspondence was still assigned a registration and subject number, the files themselves were numbered consecutively. Prior to 1901 the records consist largely of incoming correspondence; from that date until 1936 files generally include copies of outgoing correspondence.

For records created prior to 1901, contemporary finding aids are available and are described in series B.II. A list of the 42 subject areas and a list of the file numbers in our custody can be consulted in the Federal Archives Division. For the files created after 1901 there are a number of finding aids including contemporary indexes, a card index to deeds for lands, an index to places and works, and a card index arranged by file number. Researchers should note that vol. 2772 is a detailed description of the department's organization as it existed in 1930.

This series also includes a collection of unnumbered correspondence, documents and subject files that were never incorporated into the branch registry system. These records consist of claims, leases, indentures, reports, related correspondence and miscellaneous documents (vols. 1156-1160, 1728-1735). A list has been compiled.

Some early canal records, including pre-confederation correspondence, were retained by the Department of Transport after 1936 and are available in the 4000 block of files in RG 12; an extensive collection of canal records dating from the early nineteenth century to the 1970s is available in RG 12, accessions 84-85/056, 84-85/057, 84-85/058 and 84-85/059.

2. Letterbooks, 1879-1880, 1895, 1902, 0.2 m (Vols. 1276-1277, 1799)

A large proportion of the outgoing correspondence of the Canal Branch in the form of letterbooks has not survived, particularly for the period 1879-1901. The records in this series consist of three letterbooks, one comprising the outgoing registry corresponence for September 1879-August 1880, and two letterbooks containing copies of correspondence, memoranda and reports submitted to the Privy Council Office, 1895 and 1902. Files created by the branch after 1901 often include copies of outgoing correspondence. The journals, described below, provide a detailed synopsis of each outgoing letter or telegram.

II. Registers and Indexes

1. Journals, 1879-1906, 3.7 m (Vols. 1161-1255, 1275, Reels C-11696-C-11709)

The journals are registers of all Canal Branch correspondence received and sent between 1879 and 1906. All correspondence is numbered consecutively and arranged by a subject number. Each journal records the subject, the subject number, the date of the correspondence and the name of the correspondent, and gives a detailed synopsis of every letter, telegram and memorandum.

A large portion of the incoming correspondence described in the journals can be found in series B.I.1. Department of Transport subject files created after 1936 may also include original correspondence created by the Canal Branch in this period.

For outgoing correspondence the journals provide a reference to a letterbook and page number but, unfortunately, these records have not survived. However, the journals provide a detailed synopsis of all outgoing correspondence. The journals are divided into four chronological series, E (1879-1887), F (1888-1896), G (1897-1903) and H (1903-1906). A finding aid is available showing the volume number with the corresponding subject, subject number and dates; also available is a partial index to the subject numbers (vol. 1275).

2. Registers of Letters Received, 1881-1892, 1.0 m (Vols. 1256-1266)

This series consists of registers of letters received in the Canal Branch between January 1881 and December 1892. The subject, subject number, name of correspondent, date of correspondence, letter number and a synopsis for all correspondence received is recorded in the registers in chronological order. Each entry also provides a cross-reference to the appropriate subject number and folio in the journals (series B.II.1, vols. 1161-1255, reels C-11696-C-11709) where a detailed synopsis of the correspondence can be located. This system of registration was discontinued in December 1892; subsequent correspondence was recorded in the General or

Special Indexes described below, with a direct cross-reference to the journals. Researchers should note that the register of letters received in the branch for the period October 1879 to January 1881 is located in RG 11, vol. 739.

The correspondence recorded in these registers forms part of series B.I.1, especially vols. 769-1155. Although there is no direct link from these registers to the correspondence, they are useful if one is researching a specific chronological period; otherwise, the information recorded in the registers leads one to the journals where all incoming and outgoing documents relating to a specific subject are described in chronological order.

3. General Indexes, 1879-1910, 0.6 m (Vols. 1271-1274, 1792-1793)

This series consists of indexes to the registers of letters received (RG 11, vol. 739 and p. 24 herein) until December 1892 and, commencing in January 1893, general indexes to correspondence received in the branch to about 1910.

Volumes 1271-1273 provide the name of the correspondent and a letter number; no date or subject is given. The letter number serves as a cross-reference to the appropriate register of letters received, where more detailed information concerning the correspondence is located.

Volumes 1274 and 1792-1793 were compiled on the same basis, however there are no registers of letters received for the period 1893-1910. These volumes provide the name of the correspondent, the letter number, and in some instances, a file reference, especially for correspondence received after 1906 when the Canal Branch adopted a system of numbered subject files. Unfortunately, there is no way of linking the letter number to the actual documents. Files that have survived form part of series B.I.1, vols. 1282-1735, as described on p. 23).

A shelf list is available as a finding aid.

4. Special Indexes, 1879-1909, 0.8 m (Vols. 1267-1270, 1794-1795, 1816-1817)

This series consists of eight indexes to correspondence received in the Canal Branch from superintendents and engineers in charge of canals or canal works, officials in the Department of Railways and Canals, other government departments and some individuals. The entries are arranged in chronological order under the appropriate name, subject or department. The following information is recorded: date of the correspondence, subject, subject number, letter number and a brief synopsis. This information allows one to refer to vols. 1161-1255 of the journals (see p. 24) for a more detailed synopsis of the correspondence.

The Special Indexes are useful for checking at a glance all the correspondence received in the branch from a specific individual or department. It should be noted that correspondence indexed in these volumes is not indexed in the General Indexes (see p. 25). Researchers should also be aware that vol. 1267 begins in January 1879, although Railways and Canals did not become operational until October of that year; for this reason, vol. 1267 includes references to correspondence on matters that were under the jurisdiction of Public Works.

Vols. 1794-1795 and 1816-1817, although slightly different in format than earlier volumes, provide essentially the same information. However, when the journal method of recording correspondence was abandoned in 1906 in favour of a numbered subject file system, the change was reflected in these four indexes. Reference is made directly to the appropriate subject file, which may or may not be available in the subject files that form part of series B.I.1, vols. 1282-1735, as described on p. 23.

A shelf list is available as a finding aid.

III. Departmental Accountant

1. Accounts, 1889-1899, 1904-1911, 0.2 m (Vols. 1278-1279, 1798)

These are records of accounts received for hydraulic rents, canal revenues and abatements. In some cases expenditures are also shown. These books were maintained in the department in Ottawa, probably by the departmental accountant.

IV. Office of the Chief Engineer, Canal Branch

The Chief Engineer of Canals was primarily concerned with the repair, maintenance and construction of canals under the supervision of the federal government. Until December 1892, the Department of Railways and Canals had two chief engineers, one in the Railway Branch and another in the Canal Branch. These positions were merged and remained combined with the appointment of Collingwood Schreiber in December 1892.

The records of the Office of the Chief Engineer are not very extensive, although the surviving indexes and registers indicate that at one time the correspondence was voluminous. However, the letterbooks of outgoing correspondence of successive Chief Engineers from 1873 to 1896 are extant and very valuable.

1. Correspondence and Subject Files, 1868-1907, 1912-1936, 1.6 m (Vols. 1800-1809, 2784-2785)

This series consists of the letters received and subject files created

in the Office of the Chief Engineer, Canal Branch, relating to all aspects of the Chief Engineer's responsibilities. These records are not very extensive and are divided into three distinct series, including unnumbered correspondence received by the Chief Engineer from the Department of Public Works, 1868-1879, and from general sources, 1880-1890. The series also includes letters received and arranged by registry number, 1892-1901, and subject files, 1902-1906, 1912-1936. A file list is available in the Federal Archives Division.

2. Letterbooks, 1873-1896, 2.7 m (Vols. 1823-1855, Reels T-6081-T-6108)

This series of letterbooks consists of the outgoing correspondence of the Office of the Chief Engineer, Canal Branch, during the tenures of John Page, Toussaint Trudeau and Collingwood Schreiber.

John Page was appointed to the position of Chief Engineer, Canals, on 1 October 1879, when the Canal Branch was transferred from the Department of Public Works to form part of the new Department of Railways and Canals. He served in this capacity until his death on 2 July 1890. Page had formerly served as Chief Engineer of Public Works since July 1868, and the first four letterbooks in the series (vols. 1823-1826) were compiled during this period of his career.

Following Page's death, Toussaint Trudeau, Deputy Minister of the department, assumed the responsibilities of Chief Engineer, and served in this dual capacity until his retirement in November 1892. Collingwood Schreiber, already Chief Engineer of Government Railways, replaced Trudeau and became Chief Engineer, Railways and Canals, a position he retained until June 1906. In spite of his unique position, the letterbooks in this series consist only of outgoing correspondence relating to canals. They illustrate the numerous responsibilities and activities of the Office of the Chief Engineer. The books are individually indexed, and a shelf list is available as a finding aid.

3. Reference Files, 1918-1927, 0.1 m (Vol. 1809)

The records in this series consist of several subject files created in the Office of the Chief Engineer, Railways and Canals, in particular by William A. Bowden, Chief Engineer of the Department from April 1910 until his death in 1924. In November 1918, Bowden was appointed a member of the Dominion Power Board, and in April 1920 he was chosen as consulting engineer to act on behalf of the Dominion government in the International Joint Commission's study of the St. Lawrence River navigation.

The records include correspondence and reports on the development of the St. Lawrence River, 1921-1927, and the proceedings, memoranda and reports of the Dominion Power Board, 1918-1921.

4. Registers of Letters Received, 1868-1892, 0.15 m (Vols. 1280, 1821-1822)

This series consists of correspondence received by the Chief Engineer, Canals, dating from 1868 when the Canal Branch was under the jurisdiction of the Department of Public Works. All registers cover the same period of time and provide the following information: the date of the correspondence, the name of the correspondent and a brief synopsis of each letter. The entries are arranged by name of canal. The correspondence indexed relates to a variety of subjects, including progress reports and estimates of work to be done at each canal, paylists, plans, accounts and general matters.

5. Indexes to Letters Received, 1892-1906, 1.1 m (Vols. 1281, 1810-1815)

The records in this series consist of seven indexes numbered 1 through 6, plus a Transfer Index for number 5. In each index the following information is recorded: the date of the letter, the letter number, the date of receipt, the name of the correspondent and the subject of the correspondence with a brief synopsis. Each index is divided into three sections. In the first, all correspondence relating to major subjects is indexed, including accounts, agreements, bridges, claims, dredges, lockmasters, petitions, tenders and tolls. The middle section is an alphabetical index by name of correspondent, and the third is an index arranged by name of canal. Although the correspondence itself has not survived, these indexes are useful for their evidential value. It is possible that the incoming correspondence of the Chief Engineer was eventually placed on Canal Branch register files.

6. Office of the Chief Draftsman, 1893-1905, 0.1 m (Vol. 2457, Reel T-6624)

J.B. Spence served as a draftsman in the Office of the Chief Engineer from about 1885 until 1910, and for many years was Chief Draftsman responsible for maps, plans and drawings. This series consists of a letterbook of Spence's outgoing correspondence between 1893 and 1905, dealing primarily with the construction and early operations of the Sault Ste. Marie Canal. The letterbook is indexed.

7. Office of the Inspector of Canals, 1880-1897, 0.3 m (Vols. 2440-2444, Reels T-6625-T-6627)

The Inspector of Canals was responsible for insuring that canals under government jurisdiction were operated and maintained according to regulations and procedures established by the Canal Branch.

This series consists of five letterbooks of outgoing correspondence created by Henry B. Witton, Inspector of Canals from December 1879 until his retirement in April 1897. The Office of the Inspector of Canals was then abolished. (PAC, PC 23/1007, 26 April 1897) These voluminous letterbooks contain information on all aspects of the administration of canals. Witton usually reported directly to the Chief Engineer of Canals. A shelf list is available.

8. Contract Records, 1830-1955, 8.3 m (Vols. 1741-1791)

This series consists of records relating to contracts on various canals for enlargements, improvements, maintenance, and the provision of equipment and stores. These records include correspondence, tenders, plans and drawings, specifications, estimates and progress reports on work done.

Records relating to the following canals can be found in this series: Welland, 1830, 1837-1854, 1871-1948; Sault Ste. Marie, 1888, 1892-1910, 1913, 1943, 1955; Rapide Plat, 1879, 1883, 1892, 1896, 1916, 1923-1926, 1945; Cornwall, 1881-1882, 1904-1908, 1925-1927; Farran's Point, 1890-1895, 1904-1906, 1919; Galops, 1873, 1883, 1888, 1891, 1895-1897, 1903-1908, 1910-1912, 1918; Rideau, 1926; Trent, 1911, 1922, 1950; Lachine, 1922, 1932, 1935; St. Peter's 1928-1930, 1955; and Soulanges, 1919.

Also included are records pertaining to other projects including the Quebec Bridge, various harbours, the Prince Edward Island Ferry, grain elevators and bridges; and general files on the Ontario-St. Lawrence canal system, 1889, 1892, 1915-1931, 1935, 1937-1939, 1943-1950.

A file list is available as a finding aid.

C. CANAL RECORDS, 1819-1964

This section of the inventory describes the operational and administrative records of individual canals that have come into the custody of the Federal Archives Division. The records are more extensive for the Rideau and Welland Canals than for others. It should be noted that for the period prior to 1879, departmental records concerning the construction and operation of canals can be located in the records of the Board of Works and the Department of Public Works (RG 11). The Canal Branch correspondence described in section B of this inventory also includes files on the development and operation of each canal in Canada; additional material relating to Canada's canals is available in the records of Transport Canada (RG 12).

I. Rideau Canal

The Rideau Canal was built as a military measure by the Royal Engineers to enable vessels to travel from Montreal to Lake Ontario via the Ottawa River. It extends from Ottawa to Kingston, a total distance of 203.2

kilometers, including 26.5 kilometers of artificial canal. Construction of the canal commenced in 1826 and was completed six years later. In the 1890s the Tay Branch was constructed to connect the town of Perth with the Lower Rideau Lake. The Rideau Canal never served any military purpose, but was an important waterway for commercial traffic until World War I; since then, it has assumed a significant recreational role in the region.

The records in this series were created in the Office of the Superintending Engineer as well as at individual lock stations on the system.

1. Office of the Superintending Engineer

a. Letterbooks, 1861-1936, 3.0 m (Vols. 2006-2027, Reels T-2469-T-2502 and T-2767-T-2773)

The records in this series consist of letterbooks containing the outgoing correspondence of the Superintending Engineer, Rideau Canal, relating to all aspects of administration, maintenance and operation of the canal. The letterbooks are individually indexed, and a shelf list is available as a finding aid. These records are also available on microfilm.

b. Registers and Indexes, 1878-1934, 0.4 m (Vols. 2028-2031, Reels C-11710-C-11711)

This series consists of registers of official letters received by the Superintending Engineer of the Rideau Canal. The earliest register notes the date of receipt, letter number, subject, date answered, and letterbook number and page, while later volumes give only the date and subject of each letter.

c. Official Inspections, 1898-1900, 0.05 m (Vol. 2031)

This small series, compiled in the Office of the Superintending Engineer, consists of a record book containing reports and copies of correspondence, descriptions of mill sites, and diagrams and legal documents relating to power sites on the canal system.

d. General Records, 1857-1915, 0.3 m (Vols. 2031-2034)

This series consists of various records and documents relating to the Rideau Canal, including paylists for lockmasters and labourers, 1857-1865; a statement of salaries and proposed increases, 1884; a list of barges and steamers, 1906; a collection of forms acknowledging and recognizing the rights of the Crown on leased canal lands, 1903-1911; and final estimates for two contracts awarded to John O'Toole for work on the Tay Canal, 1891-1892, and for construction of a retaining dam at Merrickville, 1915. A list of the records is available as a finding aid.

e. Tay Canal, 1884-1885, 1887, 0.05 m (Vols. 2031)

This series consists of a daily journal of work performed and in progress on the Tay Canal extension.

2. Rideau Canal Lock Records

Various records and documents were maintained at each lock station on the Rideau Canal by the local lockmaster. Generally, the records include information on work performed at the lock, water levels and reports on a variety of subjects prepared for the Superintending Engineer. More significantly, the lock records include journals compiled by individual lockmasters in which are recorded the name and type of each vessel passing through the lock, the name of the master or owner, a brief description of the cargo and destination, and the amount of the toll. The records described below for each lock vary in quantity and quality. A shelf list for the entire series is available as a finding aid.

Researchers interested in the operations or history of individual lock stations should also consult the letterbooks of the Superintending Engineer (see p. 30) as well as the Canal Branch records described in section B. A small collection of similar records for the locks at Burritt's Rapids, Chaffey's and Poonamalie are in the custody of the Manuscript Division, PAC (MG 9, series D8-68). The Andrew Merrilees Collection, also in the Manuscript Division (MG 31, series A10) contains original Rideau Canal records including lock records from the following locations: Lower Brewers' Mills, 1860-1862; Merrickville, 1837-1860; and Old Sly's, 1834-1880.

a. Black Rapids, 1837-1950, 0.6 m (Vols. 1856-1871)

Records include statements of lock dues, 1837-1878; canal orders, 1843-1872; diary of duties for lock labourers, 1848-1875; storekeeper's checklist, 1855-1861; diaries of work performed, 1856-1871, 1899-1913; water level reports and statements, 1872-1896, 1903-1913; names of boats and masters crossing the lock, 1882-1890, 1892-1901; books of way passes, 1903, 1931; list of equipment and tools, 1932; daily journal recording the weather and water levels, 1936-1950; and the lockmaster's journals, 1899-1929, 1935-1937.

b. Long Island, 1843-1877, 1912-1937, 0.3 m (Vols. 1872-1877)

The records include a collection of canal orders, 1843-1851; journal of daily occurrences, 1843-1850; lockmaster's journals, 1849-1866, 1912-1937; checklist of labourers, including name, type of work performed and rate of pay, 1849-1866; and a record of water levels, 1867-1877.

c. **Nicholson's, 1837-1936, 0.5 m (Vols. 1878-1884)**

Records include statements of rents received, 1854-1906; weekly progress reports on work and repairs, 1874-1914; book of way passes, 1903-1915; register of water levels, 1912-1922; and lockmaster's journals, 1837-1936.

d. **Clowes, 1876-1899, 1908-1912, 1920-1938, 0.2 m (Vols. 1885-1888)**

Lock records consist of lockmaster's journals, 1876-1899, 1909-1912, 1920-1938; checklist of locks showing tolls, 1879-1899; and a book of way passes, 1908-1910.

e. **Merrickville, 1834-1837, 1846-1882, 1885-1939, 0.9 m (Vols. 1889-1890, 1892-1905)**

Records include lockmaster's journals, 1834-1837, 1907-1932; statements of lock dues collected, 1846-1869; cash books, 1864-1869, 1893-1897; lockmaster's log book, 1850-1865; letters and instructions addressed to the lockmaster, 1856-1882; book of way passes, 1903-1912, 1932-1939; and a daily record book, 1918-1921.

f. **Kilmarnock, 1899-1914, 1920-1949, 0.2 m (Vols. 1906-1909)**

These records consist of lockmaster's journals.

g. **Edmond's, 1899-1934, 0.2 m (Vols. 1910-1913)**

These records consist of lockmaster's journals.

h. **Old Sly's, 1850-1857, 1926-1939, 0.1 m (Vols. 1914-1915)**

The records consist of lockmaster's journals, 1926-1939, and a book recording lock dues collected and a checklist of work performed, 1850-1857.

i. **Smiths Falls, 1872-1880, 1922-1925, 0.1 m (Vol. 1916)**

Included is a record of lock dues showing date, name of vessel and amount of toll, 1872-1880, and a list of boat house rentals, 1922-1925.

j. **Poonamalie, 1839-1875, 1904-1942, 1.0 m (Vols. 1917-1947)**

Included is a record of navigation, checklists of work performed and correspondence, 1839-1854; general orders, lock dues collected and work performed, 1854-1875; lockmaster's journals, 1904-1939; and a daily record of water levels, 1922-1942.

k. **The Narrows, 1834-1931, 0.5 m (Vols. 1948-1956)**

The records include lockmaster's journals, 1834-1835, 1899-1928; general orders, ordnances and correspondence, 1834-1875; work performed, 1834-1925; lock dues and water levels, 1852-1931; and a book of way passes, 1915.

l. **Newboro, 1840-1908, 1910-1911, 1915-1928, 0.7 m (Vols. 1957-1962, 2000)**

Records include a checklist of labourers and work performed, 1840-1891; general orders, 1849-1886; lock dues, 1858-1865, 1870-1899; a book of way passes, 1903-1928; and lockmaster's journals, 1900-1914, 1917-1924.

m. **Davis', 1869-1957, 0.5 m (Vols. 1963-1971)**

Records consist of lockmaster's journals, 1899-1939; lock dues, 1869-1894; reports on work performed, 1894-1899; and a record of water levels and weather, 1947-1957.

n. **Jones Falls, 1834-1923, 0.6 m (Vols. 1972-1974)**

The records include lockmaster's journals, 1834-1867, 1873-1896; record of work performed by labourers including wages paid, 1838-1859; journal of work to be done with specifications and details of material required, 1844-1854, 1857-1871; and canal and general orders, 1850-1866.

o. **Upper Brewers', 1846-1877, 1882-1885, 1899-1964, 0.4 m (Vols. 1975-1982)**

The records include lockmaster's journals, 1882-1885, 1899-1934; diary of work performed and repairs, 1846-1877, including details of work to be done, 1846-1849, and a checklist of labourers and wages, 1847-1853; and a record of water levels, 1933-1964.

p. **Lower Brewers', 1846-1860, 1872-1874, 0.1 m (Vol. 1982)**

The records include statements of work to be done, 1850-1851; return of stores and equipment, 1851-1855; copies of correspondence, 1851-1852; weekly reports on work and repairs in progress, 1846-1860, 1872-1874; water levels 1848-1862; statements recording number of lockages, sums received and labourers paid, 1854-1856, 1872-1874; and lockmaster's journals, 1853-1856; 1872-1874.

q. Kingston Mills, 1848-1937, 0.9 m (Vols. 1891, 1983-1999, 2001-2005)

Records include a statement book of lock dues collected, 1848-1851, 1855-1857 and 1859-1860; statements and accounts of rents received, 1848-1859; cash account, 1857; list of cheques, 1857-1858, giving name of labourer and amount paid; weekly reports of work and repairs at the locks, 1864-1893; 1897-1916; statements of vessels and merchandise moving through the locks, 1864-1867; returns of hydraulic rents, 1897-1908, 1920-1929; correspondence, 1864-1867, 1878, 1882, 1893-1922; water level reports, 1866-1869, 1897-1899; cash books, 1863-1864, 1866-1920; and lockmaster's journals, 1899-1937. Certain of these old record books were used by a later lockmaster as a scrapbook for preserving his correspondence during the years 1893 to 1913 (see especially vol. 1983, item 5, and vol. 1987).

The records in this series also include an aggregate register for Kingston Mills, 1865-1870, and a canal register, 1867-1868, which gives vessel name and owner, type, from/to, cargo, quantity, tonnage and amount of toll. These records may have been maintained by the collector of canal tolls at Kingston Mills.

II. Trent Canal

The Trent River Navigation was viewed as early as the 1820s as a means of establishing a connection between Lake Ontario and Lake Huron. The system consisted of the Trent River and the inland waters of the Newcastle District. Following a series of surveys in the early 1830s, two commissions, one for each area, were created in 1837 to direct improvements in the system. However, only a small amount of work was done and both commissions were abolished in 1841. Eventually, the construction of a canal system was undertaken and by 1919 a complete Trent River Navigation was opened for traffic.

1. Commission Records, 1837-1841, 0.1 m (Vol. 2434)

The records in this series consist of the minutes of meetings and related correspondence of the two commissions appointed in 1837, the Commission for the Improvement of the Navigation of the Inland Waters of the Newcastle District, and its counterpart for the improvement of the Trent River. The records also include paylists, financial statements, cash accounts and related documents concerning work done in the Newcastle District.

2. Water Registers, 1873-1959, 0.5 m (Vols. 2458-2469)

This series consists of registers in which were recorded water levels at various locations on the Trent Canal system from 1873 to 1941; also included is a similar register recording water levels in the canal's reservoir lakes, 1912-1959. A list is available as a finding aid.

III. Lachine Canal

The War of 1812 emphasized the need for a canal to overcome the Lachine Rapids on the south side of Montreal Island. Funds were appropriated in 1815 but no work was done. In 1819, a private company, the Lachine Navigation Company, was incorporated to build a canal, but with only preliminary work completed, the company was bought by the province in 1821. A commission was appointed to oversee construction, and the Lachine Canal was finished in 1825, and subsequently enlarged in 1843 and 1848. Further improvements were carried out after Confederation.

1. Lachine Navigation Company, Minutes and Correspondence, 1819-1821, 0.05 m (Vol. 2453, Reel C-4243)

The records in this series consist of the minutes of meetings of the Board of Directors and copies of outgoing correspondence. These records are also available on microfilm.

2. Lachine Canal Commission, 1821-1842, 0.4 m (Vols. 2453-2456, Reels C-4243-C-4344)

The records of the Lachine Canal Commission include minutes of meetings, 1821-1827, 1830-1842; a collection of the commission's reports to the Legislative Assembly of Lower Canada, 1821-1841; weekly wage books for canal labourers, 1820-1837; and vouchers for payments on account for canal work, 1821-1824. This series is also available on microfilm. A shelf list is available as a finding aid.

IV. St. Peter's Canal

St. Peter's Canal connects the Bras D'Or Lakes with St. Peter's Bay on the south side of Cape Breton Island, thus allowing access to the Atlantic Ocean. Initially conceived in the 1820s, no construction took place until the 1850s and the canal was not completed until 1869. It was enlarged between 1875 and 1881, and underwent a major reconstruction between 1912 and 1917. The canal is now used primarily for recreational purposes. Additional records pertaining to St. Peter's Canal can be found in the records for St. Lawrence Canals (see p. 36). Additional records relating to this canal are available in series B.I.1 (see p. 23) of this record group, and in the records of Transport Canada (RG 12).

1. Cash Books, 1885-1929, 0.2 m (Vols. 2445-2452)

The records in this series consist of cash books in which are recorded revenues collected from tolls, 1885-1892 and 1896-1908. Each book notes the name of the vessel, the cargo and the amount of revenue collected. There is also one cash account book, 1908-1929.

2. Resident Engineer, 1912-1914, 1916, 0.05 m (Vol. 2087)

This series consists of a letterbook containing copies of the outgoing correspondence of the Resident Engineer, H.G. Stanton, and his assistant, B.L. Parker. Most of the correspondence is addressed to the Superintending Engineer at Cornwall or to departmental officials at Ottawa. The book is indexed.

V. St. Lawrence Canals

The St. Lawrence River, between Lake St. Louis and Lake Ontario, is a critical link in the navigation of the river and the Great Lakes. To overcome the hindrance to navigation presented by rapids, canals were constructed at various locations as early as the late eighteenth century. Following the union of the Canadas in 1841 the older canals were replaced at Beauharnois, Cornwall, Farran's Point, Rapide Plat and Galops. The need for further improvements became obvious, and in the 1870s the work of enlarging the Cornwall Canal commenced. The remaining canals were enlarged and improved gradually, and the work was not completed until 1913. The Beauharnois Canal was abandoned and replaced by the Soulanges canal in the 1890s. The St. Lawrence canals played an important role in the navigation of the Great Lakes until they were replaced by the St. Lawrence Seaway in the 1950s. Also included in the St. Lawrence canals are the Murray Canal on the Bay of Quinte and St. Peter's Canal in Cape Breton.

1. Commission for Improving the Navigation on the River St. Lawrence, 1833-1843, 1.0 m (Vols. 2093-2096)

In 1833, a commission was appointed by the legislative assembly of Upper Canada for the improvement of the navigation of the St. Lawrence River. Work began in 1834 on the Cornwall Canal and was effectively completed in 1843.

The records in this series include a letterbook consisting of copies of correspondence sent by various members of the commission, 1833-1837 (including three letters from 1838 and 1842); minute books, 1833-1843, consisting of minutes of meetings as well as engineering reports, copies of correspondence received and sent, and statements of expenditure; paylists, 1836-1839; and an estimate book of work done and costs, 1837-1838, and estimates of work to be done, 1837-1838. A list is available as a finding aid.

2. **Office of the Superintending Engineer, 1882-1934, 2.4 m (Vols. 2035-2084, reels T-6878 to T-6921)**

The records in this series are letterbooks of outgoing correspondence from the Office of the Superintending Engineer, St. Lawrence District, relating to administrative matters, operations and maintenance work on canals in the system. A shelf list is available as a finding aid and the letterbooks are individually indexed.

3. **Office of the Engineer, Williamsburg Canals, 1891-1910, 0.15 m (Vols. 2085, 2088, Reels T-6628-T-6629)**

Farran's Point, Rapide Plat and Galops were known collectively as the Williamsburg Canals, and the records in this series consist of copies of the outgoing correspondence of the engineer in charge. A separate letterbook of correspondence with the Canada Cement Company was also maintained, 1918-1920. The letterbooks are individually indexed.

4. **Collector of Tolls, Murray Canal, 1896-1900, 0.05 m (Vol. 2086, Reel T-6629)**

The Murray Canal was constructed in the 1880s to shorten the navigation distance between the Bay of Quinte, near Trenton, Ontario, and Lake Ontario. The records in this series consist of one letterbook of correspondence sent by the Collector of Tolls at the Murray Canal to the Superintending Engineer, St. Lawrence Canals.

5. **Office of the Superintending Engineer, Soulanges Canal, 1887-1903, 0.3 m (Vols. 2435-2439, Reels T-6630-T-6634)**

This series contains five letterbooks of outgoing correspondence of the Superintending Engineer, Thomas Munro. Munro had been in charge of the Welland Canal enlargement from 1872 until January 1889 when John Page, Chief Engineer, Canal Branch, asked him to survey and report upon the feasibility of locating a new canal between Lakes St. Louis and St. Francis to replace the old Beauharnois Canal. Munro completed the preliminary work, supervised the construction of the new canal and remained until 1903 as engineer in charge of the Soulanges Canal.

The letterbooks are indexed and contain some personal correspondence. Researchers should also note that the first letterbook (vol. 2435) contains 283 pages of Munro's correspondence while he was at the Welland Canal, May 1887-January 1889.

6. **General Records, 1871-1878, 1906-1950, 0.2 m (Vols. 2089-2092)**

This series also includes: a cash book, Cornwall Canal, showing revenue collected for hydraulic rents and canal tolls, 1871-1878;

Cornwall Drydock register, 1906-1950, giving name and country of the vessel, owners, gross tonnage, dates of entry and removal, and remarks; detailed expenditure book, arranged by subject, 1912-1918; and a small collection of correspondence received by the Resident Engineer, Cornwall Canal, 1908. A list of the records is available as a finding aid.

VI. Welland Canal

One of the most important links in the navigation of the Great Lakes is the Welland Canal, which connects Lakes Ontario and Erie through the Niagara Peninsula. The first canal was constructed between 1824 and 1829 by the Welland Canal Company. Financial difficulties eventually resulted in the canal being taken over by the legislature of Upper Canada in 1841, and responsibility for it was assumed by the Board of Works. A number of improvements and alterations were undertaken in the 1840s and 1850s. This is usually referred to as the second Welland Canal. Further enlargements and refinements--the third Welland Canal--were effected in the 1880s, and in 1913 work began on what was generally known as the Welland Ship Canal. Temporarily interrupted by the Great War, construction on the fourth canal was not completed until 1932.

The records in this series are very extensive. All stages of the long and often complicated history of this important canal are well documented. Contemporary indexes, shelf lists and lists of files are available as finding aids.

1. Welland Canal Company, 1824-1843

a. Board of Directors, Minute Books, 1824-1842, 0.25 m (Vols. 2097-2100)

This series consists of a complete set of the minutes and proceedings of the meetings of the Board of Directors, Welland Canal Company, from its inception in 1824 until 1842.

b. Letterbooks, 1824-1843, 0.13 m (Vols. 2097, 2101-2102)

The letterbooks contain copies of outgoing correspondence of the Welland Canal Company relating to various aspects of the construction and financing of the canal; the correspondence dates from 1824. Also included is a series of letters and sundry documents written by William Hamilton Merritt while in London, England, between April and August 1828; letters and memoranda, 1828-1829; a general letterbook, February-November 1833; and a letterbook of correspondence addressed to the Board of Works, 1842-1843.

c. **Estimate Books, 1824-1843, 0.15 m (Vols. 2103-2106)**

These record books detail the expenditures estimated for various works associated with the construction of the canal, and demonstrate the progress of work as well as the cost. The books are indexed by name of contractor and are arranged by project. Estimates for salaries and contingencies for the years 1835-1843 are included in vol. 2106.

d. **Accounting Records, 1824-1842, 0.36 m (Vols. 2107-2113)**

This series consists of accounting records for the Welland Canal Company, including a set of ledgers, 1824-1842, cash books, 1836-1842, and a cash journal, 1824-1837.

2. **Welland Canal, 1843-1936**

a. **Departmental Correspondence Received, 1853-1879, 1882-1883, 1888-1909, 3.7 m (Vols. 2114-2129, 2428, 2762-2770)**

The records in this series consist of registered correspondence addressed to the Superintending Engineer, from various officials in the Department of Railways and Canals. The correspondence pertains to both administrative and operational matters at the canal. Also included is a book of abstracts of letters received from the department, 1853-1871 (vol. 2428).

b. **General Correspondence Received, 1901-1905, 0.7 m (Vols. 2130-2136)**

This series consists of general correspondence addressed to the Superintending Engineer, from contractors, engineers and local and departmental officials. It is indexed by number, date, name of correspondent and subject.

c. **General and Departmental Correspondence Sent, 1843-1884, 1890-1919, 1922-1923, 1.3 m (Vols. 2248-2261, 2305-2306, 2331, 2344, 2349-2352, 2357, 2398)**

This series consists of letterbooks containing copies of correspondence, memoranda, canal orders and circulars sent from the engineer in charge of the Welland Canal, including the second and third canals, and the Welland Ship Canal; also included is correspondence with departmental officials in Ottawa on the subject of accounts and paylists.

d. **Departmental Correspondence Sent, 1883-1921, 2.03 m (Vols. 2262-2305, 2354-2355, Reels T-6644-T-6662)**

This series contains letterbooks of correspondence sent from the engineer in charge of the Welland Canal to departmental

officials on the operations and maintenance of the canal system. Included are letterbooks of correspondence and accounts relating to damages done to the Welland Canal by various vessels, 1884-1921.

e. **General Correspondence Sent, 1900-1921, 1.05 m (Vols. 2307-2330, Reels T-6635-T-6643)**

This series consists of letterbooks of non-departmental correspondence--e.g., with contractors and local officials--emanating from the office of the engineer in charge, Welland Canal. The letterbooks are individually indexed.

f. **Correspondence to Collectors of Canal Tolls, 1897-1923, 0.3 m (Vols. 2332-2340, Reels T-6874 to T-6877)**

This series consists of correspondence sent from the office of the Superintending Engineer, Welland Canal, to the collectors of tolls along the canal system. The books are individually indexed.

g. **Correspondence to Overseers, 1899-1922, 0.2 m (Vols. 2341-2344, Reels T-6871 to T-6872)**

This series consists of letterbooks of correspondence sent from the Superintending Engineer to the various overseers on the Welland Canal. They are individually indexed.

h. **General Subject Files, 1910-1933, 1.9 m (Vols. 2137-2152, 2433, 2771)**

The records in this series consist of files created in the Welland Canal Office relating to staff matters, damages, accounts and other administrative matters, including the operations of the Dunnville Feeder Canal.

i. **Welland Ship Canal Subject Files, 1912-1936, 7.6 m (Vols. 2153-2228, 2433)**

Construction of the fourth Welland Canal or Welland Ship Canal commenced in 1913 and was not completed until 1932. The records in this series consist of subject files created in the office of the engineer in charge and pertain to all aspects of the construction including accounts, bridges, contractors, progress reports and other engineering matters.

j. **Welland Canal Gate Yard, 1879-1887, 0.1 m (Vol. 2422)**

This series consists of a collection of journals in which are recorded the work done by labourers in the gate yard where lock gates were constructed and existing gates were repaired.

k. **Vessel Registers, 1854-1867, 1875-1893, 1904-1908, 1913-1928, 1.0 m (Vols. 2403-2421)**

This series contains registers in which are recorded various details pertaining to vessels passing through the locks. The details vary from one register to another, but generally the date, name of vessel, destination and cargo are noted.

l. **Survey Notebooks, 1895-1916, 0.3 m (Vols. 2423-2424, 2430)**

The records in this series consist of survey notebooks prepared by the canal's engineering staff.

3. **Dunnville Feeder Canal, 1875-1925**

a. **Overseers' Letterbooks, 1875-1925, 0.1 m (Vols. 2398-2402, Reel T-6873)**

This series consists of letterbooks of the outgoing correspondence of the Overseer, Dunnville Feeder Canal, addressed primarily to the Superintendent of the Welland Canal on a variety of subjects including accounts and expenditures, estimates for repairs, and general administrative matters connected with the operations of the feeder canal.

b. **Daily Journals, 1896-1898, 1902-1904, 1907-1920, 1922-1925, 0.6 m (Vols. 2392-2397)**

This series contains daily journals maintained by successive overseers of the Dunnville Feeder Canal, in which are recorded water levels, work in progress, and maintenance and repairs on the feeder.

4. **Paymasters' Records, 1843-1919**

a. **Correspondence, 1850-1854, 1871-1903, 1915-1919, 0.25 m (Vols. 2345, 2347-2348, 2353, 2356, 2429)**

The records in this series include the letterbooks of outgoing correspondence of the Paymaster, Welland Canal, on various matters relating to pay and accounts, 1871-1903; a register of letters received, 1872-1873, showing name, date and subject; a letterbook with copies of correspondence and cheques sent, 1915-1919; and a book of incoming and outgoing correspondence of John Clark, Collector of Canal Tolls, St. Catharines, who was authorized by the Board of Works to make payments of wages and accounts, 1850-1854.

b. Paylists, 1843-1844, 1850-1859, 1874-1879, 1884-1917, 0.3 m (Vols. 2346, 2358-2360, 2369-2371)

This series consists of books in which are recorded paylists for work performed on the canal, 1843-1844, a payroll ledger, 1850-1856, abstracts of payroll accounts, 1850-1859, and paylists with related correspondence for the period 1884-1917.

c. Accounts, 1872-1894, 1.0 m (Vols. 2366-2367, 2377-2387)

The paymaster was also responsible for the general accounts of the canal. The records in this series include a set of dockets showing work done, name of claimant and date of receipt for the period 1875-1885. Also included in this series are quarterly accounts for Welland Canal staff and works, 1872-1894, and a separate book for engineers and the Welland Canal enlargement, 1872-1893; these books provide an accounting of the certificates credited to the paymaster for the payment of salaries and other accounts.

d. Cash Accounts, 1883-1886, 0.03 m (Vol. 2365)

This series consists of a cash account book for payrolls and general accounts, 1883-1886.

e. Certificates, 1843-1892, 0.3 m (Vols. 2361-2364, 2368, 2389-2390, 2431)

This series contains certificates of credit issued to the Welland Canal paymaster from the Department of Railways and Canals in Ottawa for the payment of salaries and other accounts, and abstracts of certificates for payrolls and accounts, 1850-1892, as well as separate abstracts for 1843-1851, and copies of certificates for the years 1849-1967.

f. Estimates, 1842-1846, 1896-1915, 0.23 m (Vols. 2372-2376, 2391, 2432)

This series consists of record books of work done at various sites on the canal and estimates of cost. Also included is an estimate book for 1842-1846 showing the amount estimated and the actual amount expended for different projects on the canal.

g. Rent Ledger, 1843-1865, 0.05 m (Vol. 2388)

This series consists of a ledger showing the revenue collected for the rental of property or rights along the canal.

h. **Fines and Damages, 1874-1905, 0.15 m (Vols. 2425-2427)**

This series consists of three record books in which are noted damages done by vessels to various parts of the canal system, particularly lock gates, and the amount of fines imposed and collected. The date of the accident, the name of the vessel, the name of the captain and/or owner and the nature of the damage.

5. **Welland Canal Legal Records, 1824-1959**

a. **Contracts, 1901-1959, 2.1 m (Vols. 2229-2240)**

This series consists of a collection of contracts for the construction of various works on the Welland Canal.

b. **Deeds of Sale, 1826-1959, 0.6 m (Vols. 2241-2246)**

This series consists of legal records concerning lands first purchased by the Welland Canal Company and later by the Board of Works for canal purposes. The documents are numbered from 1 to 314. Vol. 2246 contains indexes by number and township.

c. **General Records, 1824-1869, 1874-1878, 0.1 m (Vol. 2247)**

The records in this series consist of a small series of loose legal documents dating from 1824, including two small books in which are recorded applications for water power, applications to use canal lands, and an index to lands and village lots belonging to the Welland Canal.

D. DEPARTMENT OF RAILWAYS AND CANALS, LEGAL RECORDS, 1791-1957

I. Transcribed Legal Documents

1. **Reference Books, 1821-1869, 0.2 m (Vols. 2470-2476, 2480)**

The first portion of this series consists of seven reference books, at one time designated AA to GG, in which were copied various legal documents, including contracts, deeds, leases and correspondence relating to several canals--in particular Beauharnois, Chambly, Welland, Cornwall, Trent and Lachine. (Vols. 2470-2476)

The most extensive records in this series are transcribed documents concerning the Beauharnois Canal, including procès-verbaux of land surveys, paylists for fencing canal lands, schedules of lands taken for canal purposes, paylists for damages, a report on the settlement of claims, 1848, prepared by Walter Shanly, and a list of deeds. Inclusive dates for this material are 1843 to 1852.

Other copied documents in this series relate to the Welland Canal Company, including the 1836 Directors' Report, lists of stockholders, engineers' reports and copies of correspondence dating from 1824. There is also extensive documentation on the Cornwall Canal such as claims for damages, minutes of meetings, and schedules of lands taken for the canal, 1840-1845. Documentation relating to the Chambly, Trent and Lachine Canals in the 1840s is also available in these reference books.

Also included in this series is vol. 2480, originally designated as Book K. It contains transcribed legal documents, including conveyances relating to the Cornwall Canal, 1834-1835; quittances for damages incurred by construction of the Beauharnois Canal, 1843-1848, 1853-1855, deeds, 1850-1852, 1861, and quittances for seigneurial lands, 1869, numbers 198 to 225; deeds for lands connected with the Trent Canal, 1825, 1828, 1840; procès-verbaux of surveys of lots for the Lachine Canal, 1844-1845; and documents relating to various land matters on the Lachine Canal, including estimates for damages and evaluations, 1821-1826. The first portion of this book consists of transcribed documents pertaining to the Grand Trunk Railway, including correspondence, agreements, general specifications for buildings, statements of unfinished work and rolling stock, 1856. A shelf list is available as a finding aid.

2. Quittances, Beauharnois Canal, 1869, 0.03 m (Vol. 2484)

This series consists of one book containing transcribed copies of quittances or releases for rights to seigneurial lands that were required for the Beauharnois Canal. The documents were numbered consecutively from 1 to 197, and were all certified in the year 1869, although they refer to transactions that took place in the 1840s and 1850s. Each document includes a brief description of the land. Quittances numbered 198 to 225 can be found in vol. 2480.

3. Contracts, 1827-1900, 2.3 m (Vols. 2478-2479, 2486-2504)

The records in this series consist of transcribed contracts and related documents dating from 1827 to 1900, including copies of the contract, specifications and occasional correspondence for work on canals, roads, bridges and public buildings. The books are individually indexed and include the contract or paper number, the name of the contractor and the date of the contract. Vols. 2478-2479 were originally designated Books I and J, and vols. 2486-2504 were numbered Books 1 to 19. The original indexes to this material serve as finding aids and are described in D.II.1 and D.II.2). A shelf list is also available.

4. Deeds, 1791-1900, 2.0 m (Vols. 2477, 2481, 2483, 2505-2522, 2529-2530)

This series consists of transcribed deeds and related documents, including occasional plans and correspondence, from 1791 to 1900. The following information is recorded in the deed books: name of vendor, description of the land, deed number and the date of the transaction. The deeds relate to a variety of public works including roads, canals, railways, public buildings and other property transactions. This series also includes two books of abstracts of deeds of sale for lands acquired at canals and other public works, c.1840-1860 (vols. 2529-2530). Vols. 2529-2530 were originally designated Books D and E, vol. 2477 was Book H and vol. 2481 was Book L; vols. 2505 to 2522 were numbered 1 to 18. Vol. 2483 had no original designation, although it appears to have been compiled as a supplement to Books D and E. The original indexes to this material serve as finding aids and are described in D.II.1 and D.II.2, p. 46. A shelf list is also available.

5. Leases, 1822-1900, 0.8 m (Vols. 2482, 2523-2528, 2535)

The records in this series consist of transcribed leases and related documents, including some plans for the lease of hydraulic lots along various canals and other waterways, 1822-1900. The books are individually indexed. Vol. 2482 was originally designated Book M; vols. 2523 to 2528 were numbered 1 to 6. Vol. 2535 has been included in this series because it contains many transcribed leases and lease information; however, it also contains references to other departmental matters. The original indexes to this material serve as finding aids and are described below.

A shelf list is also available.

6. Contracts, Deeds and Leases - Maritime Provinces, 1854-1876, 0.06 m (Vol. 2485)

This series consists of transcribed contracts, deeds and leases with related documentation and some specifications for public works undertaken in New Brunswick and Nova Scotia, 1854-1876, including lighthouses, railways and government buildings. The volume is indexed.

7. Notices of Expropriation, 1874-1881, 0.5 m (Vol. 2543)

This series consists of two reference books containing copies of documents relating to the expropriation of lands by the federal government for the development of various canals and railways. The volume is indexed.

8. Legal Documents, c.1840-1937, 43.6 m (Vols. 2542, 2544-2761)

This series consists of legal records such as contracts, deeds and leases created mainly by the Department of Railways and Canals, although some documents originated with the Board of Works and the Department of Public Works. The documents are arranged numerically from 2 to 38,303; finding aids include a shelf list and a partial alphabetical index in vol. 2542.

II. Registers and Indexes

1. General Indexes, c.1820-1900, 0.5 m (Vols. 2531-2534, 2538-2541)

This series consists of several indexes to the transcribed contracts, deeds and leases described above. Vols. 2531-2534 are an index to the legal documents, compiled in numberical order from 2000 to 13878 inclusive. These books record the subject, the subject number, the date of each transaction, the original book number and page where the transcribed document can be located, and cross-references to any relevant departmental correspondence.

There are also general indexes to the contracts, deeds and leases arranged in alphabetical order (vol. 2538), by name of the project and location (vol. 2539), by contracts (vol. 2540) and by deeds and leases (vol. 2541). Vols. 2540 and 2541 are subdivided by name of canal and railway. A shelf list is available as a finding aid.

2. Subject Index, c.1820-1900, 0.05 m (Vol. 2536)

This volume is an index to the contracts, deeds and leases arranged in alphabetical order by subject from Lachine Canal to Williamsburg Canals, including railways, roads and other public works. The index provides the following information: date, number of document, names of persons involved, description of the transaction and reference to the appropriate book in series D.I.3, 4 or 5 where the transcribed document can be found. This index is similar to vol. 2539 described above in D.II.1.

3. Railway Branch, Contract Register, 1900-1957, 0.05 m (Vol. 2537)

This series consists of a register showing the distribution of railway contracts, the number and date of the contract, the name of the contractor, a description of the work, the name of the railway, the date of completion, the amount of the contract and remarks. The register is subdivided by type of work, for example, engine houses, platforms, telegraph offices and so on. Some of the contracts are available in D.I.8 (see above).

4. Agreement Registers, 1899-1919, 0.05 m (Vol. 2543)

This small series consists of the following indexes: a list of deeds pertaining to lands along the Dartmouth to Deans Branch of the Intercolonial Railway, 1913-1919; a list of canal agreements, c. 1900-1914; and a similar index to railway agreements, c. 1899-1907.

5. References to the Exchequer Court, 1885-1904, 0.15 m (Vols. 185, 768)

This series consists of two registers of claims referred to and adjudicated upon by the Exchequer Court of Canada on matters arising from the construction of government railways and canals. Each register provides the following information: subject, nature of the claim, a description of the property, the Court's decision and so on. The references are indexed by name of claimant.

6. Contract Security Registers, 1874-1892, 0.9 m (Vol. 1791)

This series consists of two registers showing the amount of security deposited by contractors for contracts awarded by the Department of Railways and Canals and, prior to 1879, by the Department of Public Works. The registers record the date and number of each contract, name of contractor, nature of the work, completion date, cost, and a list of cash and other securities deposited with the government.

E. OFFICE OF THE COMPTROLLER, 1914-1918

I. Correspondence

1. Subject Files, 1914-1918, 0.5 m (Vols. 1736-1740)

This series consists of correspondence between G.A. Bell, Comptroller of the department; the International Nickel Company (New York); and federal government officials concerning the production of nickel in Canada and its exportation during World War I. The correspondence is numbered and an index is available as a finding aid.

APPENDIX I

Related Records

Researchers interested in the role and responsibilities of the Department of Railways and Canals should also consult the annual reports of the department published between 1879 and 1936. The reports are voluminous and contain an extensive collection of statistics, data and general information on the railways and canals of Canada.

For the years prior to 1879, the records of the Department of Public Works (RG 11) include a large collection of correspondence and subject files relating to the development of railways and canals under government auspices. In 1936, the Department of Transport was created and assumed responsibility for all surface, marine and air transportation in Canada. The records of this department (RG 12) include numerous files created by Railways and Canals during the period 1879-1936.

Researchers interested specifically in the history of railways in Canada should also refer to the Federal Archives Division's holdings of Canadian National Railways records (RG 30), which include the records of several companies that later formed CNR. Also significant are the records of the Canadian Transport Commission (RG 46), which include the minutes and files of the Railway Committee of the Privy Council and the Board of Railway Commissioners. On the subject of canals, the records of the St. Lawrence Seaway Authority (RG 52) should also be consulted.

APPENDIX II

Ministers of Railways and Canals

Sir Charles Tupper	20 May 1879	-	28 May 1884
John Henry Pope	29 May 1884	-	1 April 1889
Sir John A. Macdonald	10 April 1889	-	6 June 1891
Mackenzie Bowell	17 June 1891	-	10 January 1892
John Graham Haggart	11 January 1892	-	8 July 1896
Andrew G. Blair	20 July 1896	-	20 July 1903
W.S. Fielding	21 July 1903	-	14 January 1904
Henry R. Emmerson	15 January 1904	-	2 April 1907
W.S. Fielding	9 April 1907	-	23 August 1907
George P. Graham	30 August 1907	-	6 October 1911
Frank Cochrane	10 October 1911	-	12 October 1917
John D. Reid	12 October 1917	-	20 September 1921
John A. Stewart	21 September 1921	-	29 December 1921
William C. Kennedy	29 December 1921	-	18 January 1923
George P. Graham	28 April 1923	-	19 February 1926
Charles A. Dunning	1 March 1926	-	28 June 1926
Henry L. Drayton	29 June 1926	-	12 July 1926
William A. Black	13 July 1926	-	25 September 1926
Charles A. Dunning	25 September 1926	-	29 December 1929
Thomas A. Crerar	30 December 1929	-	7 August 1930
Robert J. Manion	7 August 1930	-	23 October 1935
C.D. Howe	23 October 1935	-	1 November 1935

Deputy Ministers of Railways and Canals

Toussaint Trudeau	22 September 1879	-	30 November 1892
Collingwood Schreiber	1 December 1892	-	30 June 1905
Matthew J. Butler	1 July 1905	-	27 January 1910
Archibald W. Campbell	27 January 1910	-	22 June 1918
Graham A. Bell	22 June 1918	-	13 January 1929
R.A.C. Henry	4 February 1929	-	1 March 1930
Irving V. Smart	5 March 1930	-	1 November 1936

Archives publiques Canada | Public Archives Canada

DIVISION DES ARCHIVES FÉDÉRALES

Canada

Collection de l'inventaire général

RG 43

Archives du ministère des Chemins de fer et Canaux

DIVISION DES ARCHIVES FÉDÉRALES

Collection de l'inventaire général

ARCHIVES DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX (RG 43)

Glenn T. Wright

Archives publiques Canada | Public Archives Canada

Données de catalogage avant publication (Canada)

Archives publiques Canada. Division des archives fédérales.
Archives du ministère des Chemins de fer et Canaux (RG 43)

(Collection de l'inventaire général / Division des archives fédérales)
Texte en français et en anglais disposé tête-bêche.
Titre de la p. de t. additionnelle: Records of the Department of Railways and Canals (RG 43).
Cat. MAS no SA72-1/43
ISBN 0-662-54263-0

1. Canada. Ministère des Chemins de fer et Canaux--Archives--Catalogues. 2. Chemins de fer--Canada--Histoire--Fonds d'archives--Catalogues. 3. Canaux--Canada--Histoire--Fonds d'archives--Catalogues. 4. Archives publiques Canada. Division des archives fédérales--Catalogues. I. Wright, Glenn T. II. Titre. III. Titre: Records of the Department of Railways and Canals (RG 43). IV. Collection: Archives publiques Canada. Division des archives fédérales. Collection de l'inventaire général.
Z7235.C3P8 1986 016.385'0971 C86-099005-2F

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1986
N° de catalogue SA 72-1/43
ISBN: 0-662-54263-0

TABLE DES MATIÈRES

Page

Préface ix

Introduction xi

INVENTAIRE DES ARCHIVES DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX 1

Partie I Historique 1

Partie II Archives du ministère des Chemins de fer et Canaux 14

A. Archives de la Direction des chemins de fer, 1867-1936 14

I. Correspondance

1. Lettres reçues, 1879-1901 15
2. Dossiers-matière, 1867-1936 15
3. Pont de Québec, 1885-1916 15

II. Registres et index 16

1. Registres journaliers, 1879-1906 16
2. Registres des lettres reçues, 1867-1893 17
3. Index généraux, 1893-1909 17
4. Index spéciaux, 1893-1909 18
5. Registres des dossiers classés, 1879-1906 18
6. Subventions aux compagnies ferroviaires, 1883-1901 18

III. Bureau de l'ingénieur en chef 19

1. Canadien Pacifique, 1875-1892 19
2. Chemin de fer du Cap-Breton, 1886-1892 20
3. Chemin de fer Oxford et New Glasgow, 1887-1897 20
4. Chemin de fer Annapolis et Digby, 1889-1892 20
5. Intercolonial et Chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard, 1877-1906 21
6. Dossiers généraux sur les chemins de fer, 1884-1895 22
7. Dossiers-matière, 1910-1931 22

B. Archives de la Direction des canaux, 1838-1955 22

I. Correspondance 22

1. Lettres reçues et dossiers-matière, 1838-1936 22
2. Copies de lettres, 1879-1880, 1895, 1902 23

II. **Registres et index** 23

1. Registres journaliers, 1879-1906 23
2. Registres des lettres reçues, 1881-1892 24
3. Index généraux, 1879-1910 24
4. Index spéciaux, 1879-1909 25

III. **Bureau du comptable** 25

1. Comptes, 1889-1899, 1904-1911 25

IV. **Bureau de l'ingénieur en chef des Canaux** 26

1. Correspondance et dossiers-matière, 1868-1907, 1912-1936 26
2. Copies de lettres, 1873-1896 26
3. Dossiers de référence, 1918-1927 27
4. Registres des lettres reçues, 1868-1892 27
5. Index des lettres reçues, 1892-1906 27
6. Bureau du dessinateur en chef, 1893-1905 27
7. Bureau de l'inspecteur des canaux, 1880-1897 28
8. Dossiers sur les contrats, 1830-1955 28

C. **Archives sur les canaux, 1819-1964** 28

I. **Canal Rideau** 29

1. Bureau de l'ingénieur-surintendant, 1857-1936 29
   a. Copies de lettres, 1861-1936 29
   b. Registres et index, 1878-1934 29
   c. Inspections officielles, 1898-1900 29
   d. Dossiers généraux, 1857-1915 29
   e. Canal Tay, 1884-1885, 1887 30

2. Écluses du canal Rideau, 1834-1964 30
   a. Black Rapids, 1837-1950 30
   b. Long Island, 1843-1877, 1912-1937 30
   c. Nicholson, 1837-1936 31
   d. Clowes, 1876-1899, 1908-1912, 1920-1938 31
   e. Merrickville, 1834-1837, 1846-1882, 1885-1939 31
   f. Kilmarnock, 1899-1914, 1920-1949 31
   g. Edmond, 1899-1934 31
   h. Old Sly, 1850-1857, 1926-1939 31
   i. Smith's Falls, 1872-1880, 1922-1925 31
   j. Poonamalie, 1839-1875, 1904-1942 32
   k. The Narrows, 1834-1931 32
   l. Newboro, 1840-1908, 1910-1911, 1915-1928 32
   m. Davis, 1869-1957 32
   n. Jones Falls, 1834-1923 32
   o. Upper Brewer, 1846-1877, 1882-1885, 1899-1964 32
   p. Lower Brewer, 1846-1860, 1872-1874 33

q. Kingston Mills, 1848-1937 33

II. Canal Trent 33

1. Archives de la Commission, 1837-1841 33
2. Registres des plans d'eau, 1873-1959 34

III. Canal Lachine 34

1. Lachine Navigation Company, procès-verbaux et correspondance, 1819-1821 34
2. Commission du canal Lachine, 1821-1842 34

IV. Canal Saint-Pierre 34

1. Livres de caisse, 1885-1929 35
2. Ingénieur en poste, 1912-1914, 1916 35

V. Canaux du Saint-Laurent 35

1. Comission chargée d'améliorer la navigation sur le fleuve Saint-Laurent, 1833-1843 35
2. Bureau de l'ingénieur-surintendant, 1882-1934 36
3. Bureau de l'ingénieur des canaux de Williamsburg, 1891-1910 36
4. Péager du canal Murray, 1896-1900 36
5. Bureau de l'ingénieur-surintendant du canal de Soulanges, 1887-1903 36
6. Dossiers généraux, 1871-1878, 1906-1950 36

VI. Canal Welland 37

1. Welland Canal Company, 1824-1843 37
   a. Registre des procès-verbaux du conseil d'administration, 1824-1842 37
   b. Copies de lettres, 1824-1843 37
   c. Cahiers des devis, 1824-1843 37
   d. Registres comptables, 1824-1842 38

2. Canal Welland, 1843-1936 38
   a. Correspondance ministérielle reçue, 1853-1879, 1882-1883, 1888-1909 38
   b. Correspondance générale reçue, 1901-1905 38
   c. Correspondance générale et ministérielle envoyée, 1843-1884, 1890-1919, 1922-1923 38
   d. Correspondance ministérielle envoyée, 1883-1921 38
   e. Correspondance générale envoyée, 1900-1921 39
   f. Correspondance envoyée aux péagers des canaux, 1897-1923 39
   g. Correspondance envoyée aux contremaîtres, 1899-1922 39
   h. Dossiers-matière généraux, 1910-1933 39

i. Dossiers-matière sur le canal maritime Welland, 1912-1936 39
j. Chantier du canal Welland, 1879-1887 39
k. Registre des navires, 1854-1867, 1875-1893, 1904-1908, 1913-1928 39
l. Études topographiques, 1895-1916 40

3. Canal d'amenée Dunnville, 1883-1925 40
a. Copies de lettres de contremaîtres, 1875-1925 40
b. Registres journaliers, 1896-1898, 1902-1904, 1907-1920, 1922-1925 40

4. Archives du comptable, 1843-1919 40
a. Correspondance, 1850-1854, 1871-1903, 1915-1919 40
b. Listes de paye, 1843-1844, 1850-1859, 1874-1879, 1884-1917 40
c. Comptes, 1872-1894 41
d. Comptes d'espèce, 1883-1886 41
e. Certificats, 1843-1892 41
f. Devis, 1842-1846, 1896-1915 41
g. Grand livre des baux, 1843-1865 41
h. Amendes et dommages, 1874-1905 41

5. Archives juridiques du canal Welland, 1824-1959 42
a. Contrats, 1901-1959 42
b. Actes de vente, 1826-1959 42
c. Dossiers généraux, 1824-1869, 1874-1878 42

D. Archives juridiques du ministère des Chemins de fer et Canaux, 1791-1957 42

I. Transcriptions de documents juridiques 42

1. Documents de référence, 1821-1869 42
2. Quittances, canal de Beauharnois, 1869 43
3. Contrats, 1827-1900 43
4. Actes, 1791-1900 43
5. Baux, 1822-1900 44
6. Contrats, actes et baux - Provinces maritimes, 1854-1876 44
7. Avis d'expropriation, 1874-1881 44
8. Actes authentiques, v. 1840-1937 44

II. Registres et index 45

1. Index généraux, v. 1820-1900 45
2. Index des matières, v. 1820-1900 45
3. Registre des contrats de la Direction des chemins de fer, 1900-1957 45
4. Registres des ententes, 1899-1919 45
5. Renvois à la cour de l'Échiquier, 1885-1904 46
6. Registres des dépôts de garantie des contractants, 1874-1892 46

E. Bureau du contrôleur, 1914-1918 46

I. Correspondance 46

1. Dossiers-matière, 1914-1918 46

Annexe I Dossiers connexes 47

Annexe II Ministres des Chemins de fer et Canaux
Sous-ministres des Chemins de fer et Canaux 49

PRÉFACE

Le mandat des Archives publiques consiste notamment à acquérir les documents fédéraux dont la valeur en justifie la préservation permanente. Cette collection d'inventaires généraux publiée par la Division des archives fédérales vise à renseigner les fonctionnaires, les chercheurs et le grand public sur la quantité et la variété croissantes de ces documents.

Chaque inventaire décrit un groupe d'archives. Le terme "groupe d'archives" (RG) ne s'applique ici qu'aux documents du gouvernement fédéral conservés aux Archives publiques du Canada. Ces "groupes d'archives fédérales" désignent donc tout ensemble de documents provenant du gouvernement du Canada ou de ses prédécesseurs, et liés par une certaine continuité administrative, sur le plan organisationnel ou fonctionnel. Cela signifie qu'un groupe est habituellement créé pour chaque ministère, direction ou organisme ayant tenu, à un moment ou à un autre de son existence, un système d'archives distinct et autonome. L'inventaire de chaque groupe d'archives comprend divers éléments.

L'introduction expose globalement les documents décrits dans l'inventaire et donne l'historique des divers organismes gouvernementaux qui les ont produits, en plus de fournir des renseignements sur l'étendue du groupe, les règlements d'accès, les références suggérées et les sources connexes.

L'historique se veut non pas une histoire de l'organisme et de ses prédécesseurs, mais plutôt un guide pour les chercheurs qui désirent consulter les documents décrits dans l'inventaire. Les documents gouvernementaux sont créés par des unités administratives distinctes qui ont des attributions précises. Ces documents sont habituellement conservés dans des groupes de dossiers séparés correspondant aux unités administratives qui les ont produits. Par conséquent, les documents eux-mêmes reflètent la portée (et les limites) des fonctions dont a été chargée l'unité administrative en question. L'historique fournit les liens organiques entre les documents eux-mêmes et les diverses structures administratives qui ont mis en oeuvre les politiques et programmes du gouvernement fédéral.

La description des documents, par série, reflète le plus exactement possible l'évolution de la structure administrative du ministère, de la direction ou de l'organisme en question.

En mettant à jour les inventaires des groupes qui reçoivent beaucoup de nouveaux documents, la Division des archives fédérales (DAF) espère pouvoir tenir le public au courant de l'envergure et de la diversité croissantes de ses fonds.

Eldon Frost
Directeur de la
Division des archives fédérales

INTRODUCTION

La Direction des chemins de fer du ministère des Travaux publics a été transférée au ministère des Chemins de fer et Canaux lors de la création de ce dernier en 1879. Elle était alors chargée de construire, d'exploiter et d'entretenir le réseau ferroviaire de l'État qui, à l'époque, comprenait l'Intercolonial, le Chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard et un projet de ligne transcontinentale vers la Colombie-Britannique. La Direction devait aussi administrer un programme fédéral visant à favoriser le développement du réseau et la construction de nouvelles lignes. L'aide gouvernementale était versée sous forme de concessions de terre, de subventions en espèces, de prêts, de débentures, ainsi que d'obligations et d'intérêts garantis.

Le transport ferroviaire connaissait déjà en 1879 une expansion très rapide et jouait un rôle important dans la croissance économique du pays. Le projet de construction d'une voie jusqu'au Pacifique au début des années 1870 ne fut qu'une des raisons qui motivèrent la mise en place d'un ministère distinct.

Depuis 1850, on avait posé au Canada quelque 10 900 kilomètres de voie ferrée dont 70 pour 100 dans les douze années suivant la Confédération.

Trois lignes transcontinentales et des milliers de kilomètres de voie ferrée furent construits au Canada sous l'égide du ministère des Chemins de fer et Canaux. Entre 1900 et 1915, le nombre de kilomètres de voie doubla pour passer de 28 415 à 56 136. Un développement trop rapide du réseau dans les dix années qui précédèrent la Première Guerre mondiale entraîna le fusionnement de la Canadian Northern Railway, de la compagnie ferroviaire Grand Tronc (GTR) et des Chemins de fer du gouvernement pour former les Chemins de fer nationaux du Canada (CNR). À la fin de 1936, le Canada comptait plus de 67 500 kilomètres de voie ferrée, principalement exploités par les Chemins de fer nationaux du Canada et le Canadien Pacifique (CP). Le Dominion avait versé environ 172 000 000 $ aux sociétés ferroviaires et leur avait cédé 12 902 501 hectares de terre à titre de bonification ou pour les servitudes de passage, et pour les inciter à construire des gares ou des villes. De 1879 à 1936, le ministère des Chemins de fer et Canaux, par l'intermédiaire de sa Direction des chemins de fer, participa activement à l'essor du transport ferroviaire au Canada.

Au moment de sa création, le Ministère devait également assumer la responsabilité du réseau de canaux. La Direction des canaux fut structurée de manière à superviser l'exploitation, l'entretien et l'agrandissement des canaux du pays et à planifier la construction de nouvelles voies navigables. En 1879, le réseau comprenait le canal Saint-Pierre au Cap-Breton, le canal Rideau et celui de Trent, et les voies navigables du Saint-Laurent, des Grands Lacs, de l'Outaouais, et celles de la rivière Richelieu menant au lac Champlain.

Dans les années 1880 et 1890, un ambitieux programme d'élargissement des canaux fut lancé malgré la baisse de popularité des navires comme moyen de transport et de communication. Le développement rapide du réseau ferroviaire nuisit énormément à la rentabilité des voies navigables. De fait, seul le réseau maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs reliant l'océan Atlantique au centre du continent a continué de jouer un rôle économique important. Un canal fut construit à Sault-

Sainte-Marie entre 1887 et 1895, et les travaux d'agrandissement entrepris au canal Welland ne furent terminés que dans les années 1930. En 1951, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent fut chargée des installations de navigation entre Montréal et le lac Érié et de la construction de la voie navigable qui fut achevée en 1959. Ce projet entraîna la fermeture des anciens canaux du Saint-Laurent. De nos jours, seul le canal Welland demeure un élément important du réseau national de transport. D'autres, comme le canal Rideau et le canal Trent, servent maintenant uniquement à la navigation de plaisance.

Les archives de la Direction des canaux nous renseignent sur l'histoire et l'expansion du réseau navigable au Canada, depuis le début du XIX^{e} siècle, période de grands développements, jusqu'à la fermeture de certains réseaux au trafic commercial.

Je tiens à remercier tous les archivistes qui avant moi se sont intéressés aux archives du ministère des Chemins de fer et Canaux, et surtout Brian Hallett qui a effectué les travaux préliminaires pour le présent inventaire.

Accessibilité :	Tous les documents du RG 43 sont accessibles au public.
Étendue :	326,92 mètres
Référence suggérée :	Archives publiques du Canada, Archives du ministère des Chemins de fer et Canaux, Groupe d'archives 43, vol. 1450, dossier 10527.
Référence subséquente :	APC, RG 43, vol. 1450, dossier 10527.

Glenn T. Wright
Mars 1986

INVENTAIRE DES ARCHIVES DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Partie I Historique

1879 Dès 1875, le ministère des Travaux publics doit supporter un lourd fardeau administratif et opérationnel en raison de l'expansion rapide du réseau ferroviaire gouvernemental et de l'importance croissante du transport maritime. Pour remédier à la situation, en mai, le ministère est scindé en deux administrations relevant chacune d'un ministre différent : le ministère des Travaux publics et le ministère des Chemins de fer et Canaux. Le nouveau ministère comprend deux directions, celle des chemins de fer et celle des canaux, respectivement dirigées par un ingénieur en chef. (42 Vict., chap. 7, art. 4-5; Débats de la Chambre des communes, 15 avril 1879, p. 1241-1246.)

La Direction des chemins de fer doit construire, exploiter et entretenir les réseaux ferroviaires et télégraphiques du gouvernement, notamment le CP, l'Intercolonial, et le Chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard. Quant à la Direction des canaux, elle assume des responsabilités similaires pour les voies navigables du Saint-Laurent, des Grands Lacs, de l'Outaouais, des rivières Trent et Richelieu, et pour les canaux Saint-Pierre et Rideau. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel 1878-1879, p. 1.)

Sir Charles Tupper est nommé ministre des Chemins de fer et Canaux le 20 mai et Toussaint Trudeau, ancien sous-ministre des Travaux publics, est nommé sous-ministre le 22 septembre. (Archives publiques du Canada, Archives du bureau du Conseil privé, RG 2, série 1, vol. 130, Décret du Conseil 1374, 2 octobre 1879.) Le ministre assume également la présidence du Comité des chemins de fer du Conseil privé (créé en 1868) et le sous-ministre dirige les activités du Comité à titre de secrétaire. (Carl Vincent, Archives de la Commission canadienne des transports, RG 46, Ottawa, 1984, p. 1-2.)

Le nouveau ministère compte à peine une trentaine d'employés à l'administration centrale à Ottawa. En plus du ministre et du sous-ministre, il y a un ingénieur en chef pour les chemins de fer et un pour les canaux qui sont responsables des plans d'ingénieurs et des devis pour les travaux de construction ou de réparation, un comptable, et un secrétaire chargé de l'administration générale du ministère, notamment la tenue des dossiers, contrats et rapports. Le ministère embauche beaucoup d'employés temporaires et compte un important service extérieur pour exploiter les réseaux ferroviaires et navigables du gouvernement. (42 Vict., chap. 7, art. 9-10; Liste du service civil du Canada de 1882, p. 60-65, 316-359.)

1880 Le 21 octobre, le gouvernement passe un contrat avec le CP pour le parachèvement du réseau transcontinental. Le CP accepte de construire une ligne entre Callander (sur le lac Nipissing) et Port Moody (Colombie-Britannique) à condition que l'État se charge des tronçons entre Port Arthur (sur le lac Supérieur) et la rivière Rouge ainsi qu'entre Savona Ferry et Port Moody. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1880-1881, p. ix et Annexe 13, p. 158-178.)

1881 Le gouvernement vend au CP les tronçons du réseau transcontinental qui lui appartiennent. (44 Vict., chap. 1.)

1882 En mai, le Parlement autorise le versement de subventions pour la construction de lignes ferroviaires au pays. La Direction des chemins de fer est chargée d'administrer le versement des octrois. (45 Vict., chap. 14; Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1882-1883, p. ix.)

Le gouvernement approuve, également en mai, la construction d'un canal traversant l'isthme Murray pour relier la baie de Quinte au lac Ontario. Il s'agit de la première voie navigable dont le ministère des Chemins de fer et Canaux entreprend la construction. (APC, CP 1081, 23 mai 1882; Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1882-1883, p. xlvi-xlvii et Annexe 5, p. 126.)

En juillet, la responsabilité du système télégraphique transcontinental du gouvernement est confiée au ministère des Travaux publics. (APC, CP 1396, 5 juillet 1882.)

1886 Un décret du Conseil est adopté le 2 novembre pour régler toutes les questions financières en suspens entre le CP et l'État. Les divers tronçons du réseau transcontinental construits par le gouvernement avaient été transférés au CP en 1881, 1882, 1883 et 1885. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1885-1886, p. xi et Annexe 46, p. 12-16; APC, CP 1935, 2 novembre 1886.)

1888 Une commission royale d'enquête créée en 1886 présente son rapport le 14 janvier. Suite aux délibérations, le Parlement adopte le 22 mai une loi générale sur les chemins de fer (51 Vict., chap. 29) stipulant entre autres que toutes les sociétés ferroviaires en activité au Canada doivent présenter des rapports statistiques dont le ministère des Chemins de fer et Canaux se servira pour publier annuellement Statistiques des chemins de fer. (Vincent, Archives de la Commission canadienne des transports, RG 46, p. 2-3.)

1889 En janvier et en mars les premiers contrats sont octroyés et les travaux de construction du canal du Sault-Sainte-Marie sont mis en branle. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1890-1891, p. lxxxviii.)

La responsabilité concernant la perception des péages sur les canaux est transférée du ministère du Revenu intérieur à celui des Chemins de fer et Canaux. (52 Vict., chap. 19; APC, CP 1269, 4 juin 1889.)

1890 Le canal Murray ouvre à la navigation le 14 avril. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1889-1890, Annexe 14, p. 121.)

Le canal Tay reliant la baie Beveridge sur le lac Rideau à la ville de Perth devient partie intégrante du canal Rideau. (APC, CP 2257, 27 septembre 1890.)

John Page, ingénieur en chef des canaux depuis la création du ministère, meurt le 2 juillet. Il est remplacé le 22 novembre par le sous-ministre, Toussaint Trudeau. (APC, CP 25/2611, 22 novembre 1890.)

1892 Le Vérificateur général reproche au ministère d'avoir embauché 50 personnes en plus de ses 34 employés permanents. Toussaint Trudeau fait remarquer que le nombre de postes n'a pas changé depuis 1880 malgré l'importante augmentation de la charge de travail qu'occasionnent le programme de subventions, les activités complexes du Comité des chemins de fer du Conseil privé et la perception des péages sur les canaux. À défaut d'augmenter le personnel permanent, Trudeau estime que le ministère doit avoir une certaine souplesse car la construction et l'achèvement des lignes de l'Intercolonial, la construction des lignes du Canadien Pacifique, la construction et l'achèvement des lignes des Chemins de fer du Cap-Breton, et de Oxford et New Glasgow ainsi que l'extension des canaux du gouvernement entraînent une fluctuation du personnel. (APC, CP 2303, 19 août 1892 et lettre de Trudeau à John Haggarty, ministre des Chemins de fer et Canaux, août 1892.)

Trudeau prend sa retraite le 29 novembre. Le lendemain Collingwood Schreiber, ingénieur en chef des Chemins de fer, est nommé sous-ministre et ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux. (APC, Archives du Conseil du Trésor, RG 55, vol. 20011, 21 novembre 1892, p. 145-146.)

Les travaux débutent au canal de Soulanges, situé du côté nord du fleuve Saint-Laurent en face du canal de Beauharnois; le gouvernement avait décidé de construire un nouveau canal plutôt que d'agrandir l'ancien. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1892-1893, p. lxxxvi et Annexe 7, p. 124-128.)

1894 Le canal Culbute de la rivière des Outaouais ferme le 2 novembre. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1895-1896, p. 25.)

1895 Le canal du Sault-Sainte-Marie, reliant les lacs Huron et Supérieur, ouvre à la navigation le 9 septembre. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1895-1896, p. lxi.)

1899 Le canal de Soulanges ouvre à la navigation le 10 octobre.

1900 Le sous-ministre Collingwood Schreiber souligne les problèmes d'effectif dans son rapport annuel. Ses commentaires donnent un aperçu intéressant des activités du ministère au début du XX^{e} siècle :

> En plus de "la très volumineuse correspondance avec le public en général, et son inscription dans les registres et sa mise au dossier, de la surveillance des dépenses occasionnées par les chemins de fer et les canaux de l'État en exploitation et sous construction, et les revenus qui en proviennent, de la location des terrains et des pouvoirs hydrau-

liques, du règlement des réclamations, de la concession des entreprises et de la préparation des réponses (parfois très longues) donnant les renseignements demandés par la Chambre des Communes et le Sénat; il faut aussi faire l'inspection des parties terminées des chemins de fer subventionnés, et de tous les chemins de fer déjà ouverts au trafic; l'inspection des structures des ponts de chemins de fer, avec l'examen de tous leurs plans, qu'on doit nous envoyer pour les approuver; l'inspection des chemins de fer au sujet desquels il y a des plaintes; l'examen des règlements de chemin de fer, soit concernant le tarif ou autrement pour les approuver, et l'accomplissement des fonctions variées et compliquées dévolues au Comité des chemins de fer du Conseil privé; de plus, la compilation, l'analyse, l'impression de nombreuses statistiques relatives à tous les chemins de fer canadiens, et d'autres statistiques semblables relatives au trafic sur les canaux du Canada. En justice pour l'ouvrage à faire et pour ceux qui doivent l'accomplir, je suis forcé de dire que le personnel est insuffisant." (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel 1899-1900, p. xliv.)

Schreiber répète les mêmes commentaires dans ses deux rapports suivants. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1900-1901, p. lii, et Rapport annuel de 1901-1902, p. l.)

1903 En vertu d'une entente datée du 29 juillet, la société Grand Tronc Pacifique (GTP) entreprend la construction et l'exploitation du réseau transcontinental national reliant Moncton au Nouveau-Brunswick à la côte du Pacifique. Le gouvernement fédéral accepte de construire le tronçon est de la ligne (soit de Moncton à Winnipeg) et de le louer au GTP une fois les travaux terminés. (3 Éd. VII, chap. 71 et amendements ultérieurs; Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1903-1904, p. xviii.)

1904 La Commission des chemins de fer, qui remplace le Comité des chemins de fer du Conseil privé, entreprend ses activités le 1er février en tant qu'organisme autonome. Le ministère des Chemins de fer et Canaux n'a donc plus à dispenser de services administratifs au Comité des chemins de fer. (3 Éd. VII, chap. 58; APC, CP 122, 18 janvier 1904; pour le reste de l'historique et la description des archives de la Commission des chemins de fer, voir Vincent, Archives de la Commission canadienne des transports, RG 46, Ottawa, 1984.)

1905 Le système de péage est abandonné le 22 juin pour tous les canaux exploités par le gouvernement. (APC, CP 1162, 22 juin 1905.)

Le 1er juillet, Matthew J. Butler remplace Collingwood Schreiber au poste de sous-ministre et ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux.

Schreiber est nommé ingénieur-conseil du gouvernement pour les questions ferroviaires en raison de l'accroissement des responsabilités du ministère concernant la construction de la ligne du Grand Tronc Pacifique et de l'exploitation des lignes de l'État. (APC, CP 1382, 29 juillet 1905.)

Comme ses prédécesseurs Trudeau et Schreiber, Butler estime que le ministère manque de personnel et nécessite une réorganisation. Il signale dans son rapport :

> "Malgré la grande et toujours croissante augmentation de l'ouvrage, résultant de la rapide croissance naturelle et très satisfaisante du pays, dans ce dernier quart de siècle, le personnel permanent reste virtuellement le même. Comparé aux grandes compagnies de chemins de fer, aux importantes maisons de commerce ou aux sociétés d'hommes de loi, le personnel du ministère est très insuffisant, et il est hors de toute proportion avec l'ouvrage qu'il a à faire. Il en résulte qu'un grand nombre d'affaires ne peuvent recevoir la prompte attention qu'elles méritent, malgré tous les efforts des fonctionnaires concernés. Il faudrait remédier sans retard à cet état de choses sur lequel mon prédécesseur, dans maints rapports, a déjà attiré l'attention." (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1904-1905, p. lxix; les mêmes préoccupations sont exprimées dans le Rapport annuel de 1905-1906, p. lxx.)

1906 L'installation et l'entretien de systèmes électriques pour l'éclairage et les autres besoins énergétiques, notamment dans les stations du réseau navigable, entraînent la création du poste d'ingénieur-électricien au bureau de l'ingénieur en chef. (APC, CP 882, 15 mai 1906.)

Une direction des statistiques, sous la supervision d'un contrôleur, est créée pour rassembler et compiler des données sur les canaux et les chemins de fer. (APC, CP 134/1278, 25 juin 1906.)

1907 Le 29 août, le pont cantilever de Québec s'écroule durant la construction. En vertu de l'entente conclue avec la Compagnie du chemin de fer et du Pont de Québec (3 Éd. VII, chap. 54), le gouvernement prend en charge les travaux de construction en 1908.

Le canal de Beauharnois, remplacé par le canal de Soulanges en 1899, est loué à une société privée pour la production d'électricité. (APC, CP 2009, 14 octobre 1907.)

1908 Le gouvernement envoie des spécialistes sur place pour déterminer s'il ne serait pas possible de faire un embranchement entre Le Pas (sur le réseau du Canadian Northern Railway) et la baie d'Hudson pour le transport du grain provenant de l'Ouest canadien. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1908-1909, p. 18, 201-208.)

1909 Le ministère est entièrement réorganisé et élargi en fonction des réformes entreprises conformément à la Loi du service civil adoptée en 1908. Maintenant au nombre de 85, les employés de l'administration centrale sont répartis en cinq grandes directions :

La Direction du secrétariat, qui relève du secrétaire ministériel, se charge de toute la correspondance, de la tenue des dossiers, des services de messagers et des questions administratives d'ordre général.

La Direction du contentieux, formée d'un avocat et de son adjoint, est responsable de toutes les questions juridiques touchant le ministère, tels les projets de loi, les contrats, les baux et les ententes.

La Direction des statistiques, sous la supervision d'un contrôleur, est responsable de la collecte et de la compilation de statistiques sur les chemins de fer et les canaux publiées annuellement par le ministère.

La Direction de la comptabilité, formée d'un comptable et d'un personnel restreint, se charge des opérations financières et comptables du ministère, y compris la vérification des livres de paye, des comptes et des devis des entrepreneurs, la perception des recettes et la préparation du relevé annuel.

La Direction de l'ingénieur en chef constitue le principal secteur d'exploitation du ministère sous la supervision d'un ingénieur principal. En 1909, son effectif comprend un hydraulicien spécialiste des ponts, un dessinateur en chef, un dessinateur des tracés ferroviaires, un dessinateur d'architecture et un photographe. La direction compte également un ingénieur inspecteur et un ingénieur électricien. Elle doit mener à bien tous les projets techniques, préparer des cartes, plans et devis, et enfin contrôler les dépenses en capital pour les chemins de fer et les canaux construits par le ministère. (APC, CP 161, 25 janvier 1909.)

Le gérant général des Chemins de fer du gouvernement est remplacé par un conseil d'administration. Sous la présidence du sous-ministre des Chemins de fer et Canaux, ce nouveau conseil doit superviser toutes les opérations et les activités sur les lignes ferroviaires que le gouvernement fédéral possède ou exploite. (APC, CP 825, 20 avril 1909.)

En décembre, des contrats sont accordés pour les premiers travaux de reconstruction du pont de Québec. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1909-1910, p. xxii.)

1910 Le 5 février, Matthew J. Butler, qui cumulait les fonctions de sous-ministre et d'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux, remet sa démission. Le jour même, lorsque Archibald W. Campbell est nommé sous-ministre, le ministère décide de rétablir le poste d'ingénieur en chef. W.A. Bowden est nommé à ce poste le 22 avril. (APC, CP 780, 22 avril 1910; Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1909-1910, p. vii.)

1911 La construction du Chemin de fer de la baie d'Hudson commence au mois d'août. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1912-1913, p. 18.)

1912 Le commissaire R.W. Leonard est chargé de contrôler la construction du National Transcontinental Railway (NTR) (division de l'Est) et son exploitation jusqu'à ce que la ligne soit louée au GTP. (APC, CP 807, 4 avril 1912.)

Comme la charge de travail du ministère augmente, particulièrement dans le domaine du transport ferroviaire, il devient nécessaire de créer un bureau du sous-ministre adjoint qui veillera à l'administration générale. Le ministère compte maintenant 102 employés permanents. (APC, CP 112/1133, 3 mai 1912 et CP 183/1069, 27 avril 1912.)

1913 Des contrats sont passés pour la construction de cinq des neuf tronçons du nouveau canal Welland conçu pour les navires ayant un tirant d'eau plus élevé. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1914-1915, p. xxv.)

Le Conseil d'administration des Chemins de fer du gouvernement est aboli au mois de mai, et F.P. Gutelius devient directeur général de la société ferroviaire. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1913-1914, p. 9; APC, CP 1031, 5 mai 1913.)

La pose du dernier tire-fond de la ligne transcontinentale canadienne a lieu le 17 novembre. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1916-1917, p. xvii.)

Sous la supervision du sous-ministre, la Division du droit de passage effectue l'inspection, l'évaluation, l'expropriation et les négociations pour obtenir les droits de passage ou les terres nécessaires pour entretenir, exploiter ou construire des canaux, voies ferrées et terminus. Elle examine aussi les réclamations présentées suite aux expropriations. (APC, Archives de la Commission royale sur les services techniques et professionnels, RG 33/15, vol. 7, Chemins de fer et Canaux, livre 1.)

1914 Le gouvernement loue l'International Railway of New Brunswick en vertu d'une entente datée du 1er août 1914 et l'exploite en tant que partie du réseau ferroviaire gouvernemental. (APC, CP 2161, 27 août 1914.)

Le 12 juin, le ministère assume le contrôle et la gestion de la division de l'Est du National Transcontinental Railway (NTR), qui jusqu'à maintenant était loué par le Grand Tronc Pacifique. Le major R.W. Leonard, qui démissionne du poste de commissaire du NTR, est remplacé par le ministre des Chemins de fer et Canaux. (4-5 Geo. V, chap. 43; APC, CP 1739, 3 juillet 1914.)

La division de l'Ouest du NTR reliant Winnipeg à Prince Rupert entreprend ses activités le 6 septembre sous la direction du GTP. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1916-1917, p. xviii.)

1915 Le tronçon du NTR reliant Québec et Winnipeg devient partie intégrante du réseau de l'État le 1er mai et entre en service le 1er juin. Le ministère est maintenant responsable de tout le tronçon Moncton-Winnipeg. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1916-1917, p. xvii.)

1916 Une commission royale d'enquête est chargée le 13 juillet d'étudier les problèmes de transport au pays, les différents réseaux transcontinentaux (CP, Canadian Northern Railway, NTR/GTP) et d'envisager l'achat ou la réorganisation des lignes. (APC, CP 1680, 13 juillet 1916.)

1917 En avril, deux des trois commissaires chargés de l'enquête, sir Henry Drayton et sir William Acworth, recommandent dans leur rapport que le gouvernement se porte acquéreur des sociétés Canadian Northern Railway et Grand Tronc (GTP et GTR); le troisième commissaire, Alfred Smith, présente son propre rapport dans lequel il suggère au gouvernement de continuer à financer les deux compagnies en question.

Les terminus dans le détroit de Northumberland entre la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard au Cap-Tourmentin et à Pointe Carleton accueillent les premiers transbordeurs ferroviaires. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1917-1918, p. 64.)

Les travaux au canal Welland et au Chemin de fer de la baie d'Hudson sont interrompus durant la Première Guerre mondiale. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1919-1920, p. 74.)

En septembre, le gouvernement est également autorisé à acquérir des titres de la Canadian Northern Railway. Une entente entre le gouvernement et la société ferroviaire datée du 1er octobre est approuvée par le Cabinet le 15 novembre. (7-9 Geo. V, chap. 24; APC, CP 3225, 15 novembre 1917.)

Le pont de Québec ouvre à la circulation le 3 décembre. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1917-1918, p. xvi.)

La réfection du canal Saint-Pierre entreprise en 1912 se termine en novembre. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1919-1920, p. 80.)

1918 Archibald Campbell, sous-ministre, prend sa retraite le 22 juin et Graham Bell assure l'intérim. Le gouvernement demande ensuite à Campbell de proposer des améliorations au réseau routier du pays. (APC, CP 1527, 22 juin 1918 et CP 3000, 5 décembre 1918.)

Par suite de l'arbitrage en septembre 1918, le gouvernement prend le contrôle de la Canadian Northern Railway. Un nouveau conseil d'administration est nommé, et le 20 novembre il se voit également confier l'administration des Chemins de fer du gouvernement. Le mois suivant, le conseil reçoit la directive d'adopter l'appellation Chemins de fer nationaux du Canada plutôt que Canadian Northern Railway ou Chemins de fer du gouvernement. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1921-1922, p. 19, APC, CP 3122, 20 décembre 1918.)

En mai, le nouveau Bureau fédéral de la statistique devient responsable de la collecte et la compilation des statistiques sur les chemins de fer et canaux. (8-9 Geo. V, chap. 46, art. 26.)

L'effectif et les activités du ministère se sont énormément élargis. Sa structure fondamentale n'a pas changé depuis 1909, même si de nouvelles responsabilités sont venues s'ajouter à son mandat. Le Secrétariat et le contentieux n'ont subi aucun changement majeur depuis 1909. La Direction de la comptabilité, maintenant sous la direction du contrôleur financier, est responsable de toute la vérification effectuée au ministère pour les activités des Chemins de fer nationaux du Canada. L'ingénieur en chef a encore d'importantes responsabilités dans le secteur d'exploitation. En plus de superviser son effectif, il surveille la construction et l'exploitation des terminus de Port Nelson, des terminus pour transbordeurs ferroviaires du Cap-Tourmentin, du Chemin de fer de la baie d'Hudson et du réseau de canaux. (Commission du Service civil, Organigramme - Chemins de fer et Canaux, juillet 1918.)

1919 Le 7 mars, après de longues et infructueuses négociations avec le Grand Tronc Pacifique, le ministre des Chemins de fer et Canaux est nommé séquestre de la société et de tous ses biens, y compris les réseaux ferroviaires et télégraphiques, les vapeurs, hôtels et silos. (APC, CP 517, 7 mars 1919 et CP 547, 13 mars 1919.) En novembre, le gouvernement se porte acquéreur du Grand Tronc. (10 Geo. V, chap. 13 et 17; une description détaillée de l'achat se trouve dans Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1920-1921, p. 132.)

En juin, les Chemins de fer nationaux du Canada sont officiellement chargés d'exploiter les Chemins de fer du gouvernement et le Canadian Northern Railway. (9-10 Geo. V, chap. 13.) Cette loi entrera en vigueur lors de la nomination d'un conseil d'administration le 4 octobre 1922.

La Loi des grandes routes du Canada (9-10 Geo. V, chap. 54), adoptée le 7 juillet, autorise le gouvernement fédéral à verser 20 000 000 $ pour la construction d'un réseau national d'autoroutes reliant les principaux centres du pays. Le ministère des Chemins de fer et Canaux est chargé d'appliquer la loi par l'intermédiaire d'un commissaire et d'un conseil consultatif. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1919-1920, p. 15, 84-85.) Archibald W. Campbell, ancien sous-ministre, devient commissaire des grandes routes le 1er avril; le ministre des Chemins de fer et Canaux assume la présidence du conseil consultatif. (APC, CP 1021, 15 mai 1919 et CP 1657, 7 août 1919.)

Les travaux de construction du canal Welland reprennent. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1919-1920, p. 15.)

1920 La Loi concernant l'acquisition du réseau de chemin de fer du Grand Tronc adoptée en 1919 et l'entente conclue le 8 mars 1920 entre le gouvernement et la société Grand Tronc prévoient la formation d'un comité de gestion chargé d'assurer la saine exploitation des lignes du Grand Tronc et des Chemins de fer nationaux du Canada, si possible, comme s'il s'agissait

d'un seul réseau. Le comité, actif jusqu'en mai 1921, réussit à unifier et à consolider les diverses installations et opérations. En septembre 1920, le GTP est exploité en tant que partie intégrante des Chemins de fer nationaux du Canada. (APC, CP 1089, 15 mai 1920, et CP 1595, 12 juillet 1920; Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1920-1921, p. 81 et de 1921-1922, p. 6.)

En juillet 1920, toutes les questions en suspens entre le gouvernement et le Grand Tronc sont soumises à un conseil d'arbitrage sous la présidence de sir Walter Cassels. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1920-1921, p. 141.)

1921 Comme le 9 avril 1921 le conseil d'arbitrage n'a pas réussi à régler toutes les questions, le gouvernement demande à la Chambre d'appuyer son projet d'acquisition du Grand Tronc. La loi est adoptée (11-12 Geo. V, chap. 9) et les procédures d'arbitrage se poursuivent pour se terminer en juillet. Le conseil rend son jugement en septembre, ce qui permet au gouvernement d'intégrer toutes les activités du Grand Tronc à celles des Chemins de fer nationaux du Canada. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1920-1921, p. 147.)

Les membres du conseil consultatif formé pour l'examen du projet routier démissionnent; Archibald W. Campbell est nommé Commissaire des grandes routes et compte quelques employés à son service au sein du ministère. (APC, CP 4384, 15 novembre 1921.)

1922 Le 4 octobre, les membres du conseil d'administration de la société Grand Tronc démissionnent. Le gouvernement fédéral crée un nouveau conseil auquel siègent sir Henry Thornton à titre de président et le sous-ministre des Chemins de fer et Canaux. C'est ainsi que sont officiellement créés les Chemins de fer nationaux du Canada. Le nouveau conseil tient sa première réunion à Toronto le 10 octobre. (APC, CP 2094 et CP 2095, 4 octobre 1922; Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1921-1922, p. 18.)

L'application de la Loi sur l'indemnisation des employés de l'État (8-9 Geo. V, chap. 15), qui relevait du ministère des Finances, est confiée au ministère des Chemins de fer et Canaux parce que les versements sont surtout destinés aux ouvriers des chemins de fer fédéraux victimes d'accident. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1923-1924, p. 10-11; APC, CP 1807, 3 octobre 1928.)

1923 La fusion du Grand Tronc et des Chemins de fer nationaux du Canada est officiellement autorisée le 30 janvier, et Montréal est choisi comme siège social le 5 février. (APC, CP 181, 30 janvier 1923, CP 194, 5 février 1923.)

1924 En mars, le gouvernement charge un comité interministériel de sonder les ministères touchés par le projet canado-américain d'amélioration de la voie maritime du Saint-Laurent. Deux mois plus tard, un conseil d'ingénieurs est chargé d'examiner plus longuement cette question sous la

présidence de Duncan McLachlan, ingénieur aux Chemins de fer et Canaux. (APC, CP 386, 10 mars 1924, CP 778 et 779, 7 mai 1924.)

1926 La construction du Chemin de fer de la baie d'Hudson reprend après huit ans d'interruption. Beaucoup de travaux déjà effectués doivent être refaits. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1927-1928, p. xv.)

1927 Avec la reprise des travaux du Chemin de fer de la baie d'Hudson, le ministère décide de construire le terminus à Churchill plutôt qu'à Nelson. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1927-1928, p. xv-xvi.)

1929 Lorsqu'il prend sa retraite le 13 janvier, le sous-ministre Graham A. Bell est remplacé par R.A.C. Henry. (APC, CP 192, 4 février 1929.)

1930 Irving V. Smart est nommé sous-ministre lorsque R.A.C. Henry démissionne le 1er mars. (APC, CP 502, 5 mars 1930.)

Une commission royale est chargée le 11 juin d'enquêter sur l'impact économique de la construction d'un canal dans l'isthme de Chignectou reliant la baie de Fundy et le détroit de Northumberland. (APC, CP 1325, 11 juin 1930.)

Le 1er octobre les Chemins de fer et Canaux deviennent responsables du nouveau silo à céréales construit à Prescott en Ontario sous la direction du ministère des Travaux publics. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1930-1931, p. xi.)

Durant les années 20, le nombre d'employés permanents à l'administration centrale diminue graduellement pour passer de 110 en 1918 à 86 en 1926. Avec la reprise des travaux du Chemin de fer de la baie d'Hudson et l'étude sur la voie maritime du Saint-Laurent, le ministère se retrouve avec un effectif de 119 personnes en 1931-1932.

En avril 1929, le gouvernement crée une commission royale d'enquête sur les services techniques et professionnels à la fonction publique. La commission étudie en profondeur la structure et l'organisation de chaque ministère. Les documents rédigés par le ministère des Chemins de fer et Canaux donnent un bon aperçu des activités menées à cette époque. En voici un résumé (APC, RG 43, vol. 2772) :

Le sous-ministre dirige l'ensemble des activités du ministère. Certaines responsabilités administratives sont confiées au sous-ministre adjoint, notamment la rédaction du rapport annuel, des réponses à la Chambre des communes et de la publicité. De plus, il participe activement à la planification du canal Chignectou et aux discussions avec les États-Unis concernant la voie maritime du Saint-Laurent.

Le secrétaire se charge de la correspondance et des dossiers du ministère, des documents de dégrèvement du transport ferroviaire, du contrôle des wagons du gouvernement et des services de traduction et de messagerie.

La Direction du contrôleur, qui ne comprenait qu'un comptable en 1879, regroupe maintenant 15 personnes. En plus des activités de vérification et de comptabilité décrites en 1909 et 1918, la direction applique la Loi sur l'indemnisation des employés de l'État, effectue une série de vérifications des comptes des Chemins de fer nationaux, de la Marine marchande canadienne et de la Canadian National Steamships Ltd. pour étayer les demandes de versement de deniers publics.

Les sept employés de la Direction du contentieux sous la direction de l'avocat du ministère se chargent de toutes les questions juridiques liées à l'administration et aux opérations.

Les Services du personnel sont chargés de toutes les questions soulevées dans ce domaine à l'administration centrale et dans les régions.

La Direction des achats acquiert toutes les fournitures et le matériel nécessaires pour la construction, l'exploitation et l'entretien des canaux et pour les autres projets du ministère.

L'agent du droit de passage est responsable des inspections, évaluations, expropriations et négociations relatives à l'achat des terrains nécessaires pour le droit de passage ou l'entretien, l'exploitation et la construction de canaux, terminus et voies ferrées.

La Division de l'ingénieur en chef s'occupe de tous les travaux de génie et de construction entrepris par le ministère, y compris la préparation de cartes, de plans et de devis. Avec l'aide de nombreux ingénieurs et dessinateurs, la division a entrepris les projets suivants en 1930 : la construction du canal Welland, la drague, la conception et la construction du Chemin de fer de la baie d'Hudson et des terminus, le développement de la voie maritime du Saint-Laurent, le canal Chignectou, les silos à grain à Port Colborne et à Prescott, et l'exploitation et l'entretien du réseau canadien de canaux.

Le ministère a conservé cette structure jusqu'à la création du ministère des Transports en 1936.

1931 La commission royale d'enquête sur le canal Chignectou créée en 1930 est remplacée. Des audiences publiques ont lieu dans les Maritimes à l'automne de 1931 mais ne donnent suite à aucune mesure concrète. (APC, CP 1661, 14 juillet 1931, et CP 1686, 21 juillet 1921; Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1931-1932, p. 96.)

1932 Le canal Welland est inauguré le 6 août bien que les installations soient utilisées entre les lacs Ontario et Erié depuis novembre 1930. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1931-1932, p. 9.)

1933 Un Bureau canadien du tourisme est créé au sein du ministère pour stimuler l'industrie touristique canadienne. (Chemins de fer et Canaux, Rapport annuel de 1934-1935, p. 9; APC, CP 124/2936, 19 novembre 1934.)

1936 En vue de regrouper toutes les activités du gouvernement fédéral en matière de transport, le ministère des Chemins de fer et Canaux, le ministère de la Marine et la Direction de l'aviation civile du ministère de la Défense nationale fusionnent le 2 novembre pour former le ministère des Transports. (1 Éd. VIII, chap. 34; APC, CP 59/2798, 29 octobre 1936 et CP 2334, 10 septembre 1936.)

PARTIE II Archives du ministère des Chemins de fer et Canaux

A. ARCHIVES DE LA DIRECTION DES CHEMINS DE FER, 1867-1936

I. Correspondance

1. Lettres reçues, 1879-1901, 4,1 m (vol. 1-41)

Cette série comprend la correspondance inscrite portant sur diverses responsabilités, notamment la constitution de sociétés ferroviaires et le versement de subventions en espèces et en bien fonciers.

Toutes les lettres reçues étaient inscrites au registre et numérotées consécutivement. Un numéro de sujet leur était assigné, puis les dossiers étaient classés par sujet. Cette série compte également des lettres et des documents non inscrits au registre (vol. 40-41).

Les instruments de recherche pour cette série sont décrits au paragraphe A.II.1 à la page 16. La grande majorité des lettres inscrites datant de 1879 à 1901 ont été incluses en 1901 dans un nouveau système de dossiers-matière qui est décrit ci-dessous. Il existe une liste des sujets et des numéros de sujet ainsi qu'une liste des numéros de lettre.

2. Dossiers-matière, 1867-1936, 103,1 m (vol. 187-698, 2786-2790, 2802-2803)

Cette série fait suite à celle décrite ci-dessus. La direction continua d'inscrire toute la correspondance jusqu'en 1906 bien qu'elle eût adopté un système de classement idéologique numérique en 1901.

Ces documents touchent toutes les activités du gouvernement en matière de transport ferroviaire, y compris la fondation des Chemins de fer nationaux du Canada. On y trouve aussi des dossiers créés par la Direction des chemins de fer lorsqu'elle relevait du ministère des Travaux publics (1867-1879) et des dossiers établis entre 1879 et 1900. Font également partie de cette série des dossiers-matière sans numéro ainsi que des documents et de la correspondance non classés (vol. 697-698).

Un fichier volumineux créé en 1936 sert d'instrument de recherche et peut être consulté à la Division des archives fédérales. Les dossiers sont répertoriés par nom de personne, de société, de chemin de fer et par emplacement géographique. Une liste des dossiers répertoriés qui existent encore dans cette série a été établie, tandis que d'autres dossiers créés à cette époque et dans les années 1850 se trouvent dans le Groupe d'archives 12, et particulièrement les volumes 1848 à 2024.

3. Pont de Québec, 1885-1916, 0,4 m (vol. 698-700)

La Compagnie du Pont de Québec, rebaptisée Compagnie du chemin de fer et du Pont de Québec, fut constituée en 1887 pour la construction

d'un pont et d'un chemin de fer enjambant le fleuve Saint-Laurent à la hauteur de Québec (50-51 Vict., chap. 98). Peu de travaux furent effectués avant que la compagnie n'obtienne en 1900 l'aide financière des instances fédérales, provinciales et municipales et ne passe de contrats avec la compagnie Phoenix.

Le pont s'effondra le 29 août 1907 avant la fin de la construction. La catastrophe ruina la Compagnie du Pont de Québec et les entrepreneurs. Une commission royale fut chargée en 1907 d'enquêter sur l'accident, et l'année suivante le gouvernement décida de reconstruire le pont en tant que tronçon du National Transcontinental.

Un Conseil des ingénieurs fut chargé en août 1908 de planifier et de superviser l'érection du nouveau pont. Malgré un autre accident grave en septembre 1916, le pont fut terminé et le premier train y passa le 17 octobre 1917. Le pont ouvrit à la circulation le 3 décembre 1917.

Cette série comprend les registres des procès-verbaux de la Compagnie du chemin de fer et du Pont de Québec, 1897-1905; des certificats d'action datant de 1904; des lettres, 1885-1908 et 1916; ainsi que le dossier de construction, 1913-1916. Un inventaire peut-être consulté.

II. Registres et index

1. Registres journaliers, 1879-1906, 5,8 m (vol. 42-158)

Les registres journaliers répertorient toute la correspondance reçue ou envoyée entre 1879 et 1906. Toutes les lettres étaient numérotées consécutivement et classées par numéro de sujet. Chaque registre comprend l'objet et la date de la lettre, le numéro de sujet, le nom du correspondant ainsi qu'un compte rendu détaillé des lettres, télégrammes et notes de service reçus ou envoyés.

Certaines pièces de correspondance reçues qui sont répertoriées dans les registres journaliers se trouvent dans la série A.I.1. Une bonne partie des lettres ont été versées dans les dossiers-matière en 1901 lorsque la direction a adopté un nouveau système de classement décrit à la page 16. Les dossiers postérieurs à 1936 créés par le ministère des Transports peuvent également comprendre de la correspondance rédigée à cette époque par la Direction des chemins de fer du ministère des Chemins de fer et Canaux. Les registres journaliers pour la période de 1867 à 1879 sont classés avec les archives du ministère des Travaux publics (RG 11, vol. 804-816). Ces registres fournissent des données sur la correspondance échangée après 1879.

Pour la correspondance de sortie, les inscriptions sont suivies d'un renvoi à une page d'un livre de copies de lettres, mais les livres en question n'existent plus. Un inventaire des noms de chemins de fer accompagnés d'un numéro de volume sert d'instrument de recherche.

2. Registres des lettres reçues, 1867-1893, 2,4 m (vol. 159-182)

Cette série comprend des registres de lettres reçues entre juillet 1867 (lorsque la direction faisait partie du ministère des Travaux publics) et juillet 1893. Chaque lettre figurant au registre est accompagnée des données suivantes : sujet, numéros de sujet et de lettre, nom du correspondant, date et compte rendu de la lettre. On y trouve également un renvoi au numéro de feuillet répertorié dans les registres journaliers (voir à la page 16) où toute la correspondance échangée sur un sujet donné (p. ex. une ligne ferroviaire) est décrite par ordre chronologique. À noter que les registres journaliers faisant partie du RG 43 commencent en 1879 et qu'il faut consulter les volumes 643 à 708 du Groupe d'archives 11 pour ceux de 1867 à 1879.

Les registres de cette série comprennent deux index : un index des corrrespondants et un index des noms des fonctionnaires ou des ministères ou encore des sujets traités (p. ex. décrets du Conseil, requêtes).

En juillet 1893, la Direction des chemins de fer abandonna cette méthode pour effectuer les inscriptions directement dans les registres journaliers et les répertorier dans des index généraux ou spéciaux (voir ci-dessous). Les chercheurs devraient également consulter les registres des dossiers classés (voir à la page 18). Un inventaire topographique sert d'instrument de recherche.

3. Index généraux, 1893-1909, 0,4 m (vol. 183, 703-704)

Cette série comprend trois index de la correspondance générale reçue entre 1893 et 1909. Ce système de répertoriage a été adopté en juillet 1893 pour remplacer les registres des lettres reçues (voir ci-dessus). Les index généraux contiennent les noms des correspondants en ordre alphabétique suivis d'un numéro de lettre (toutes les lettres reçues étaient numérotées consécutivement).

À l'aide du numéro de lettre, on peut trouver un compte rendu de la correspondance dans les registres journaliers (voir à la page 16); les index des années 1901 à 1909 (vol. 703 et 704) renvoient directement à un dossier-matière numéroté. Les chercheurs peuvent également consulter le registre des dossiers classés pour la correspondance datant des années 1893 à 1906, à la page 18.

La correspondance échangée avec les fonctionnaires des Chemins de fer et Canaux et des autres ministères est répertoriée séparément dans des index spéciaux (voir ci-dessous).

Le système d'index généraux fut abandonné en 1909 après la création d'un fichier qui peut maintenant être consulté à la DAF. Un inventaire topographique sert d'instrument de recherche.

4. Index spéciaux, 1893-1909, 0,5 m (vol. 184, 705-707)

Cette série comprend quatre index spéciaux répertoriant la correspondance de la Direction des chemins de fer. Ces index fournissent un bref compte rendu de chaque lettre envoyée à la direction par d'autres ministères et organismes gouvernementaux, le Canadien Pacifique et l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux, et de toute la correspondance concernant les décrets du Conseil, les requêtes et les soumissions. L'index renvoie au registre journalier approprié (voir à la page 16), et après 1906 à un numéro de dossier. Les dossiers conservés à la DAF sont décrits ci-dessus à la page 15. Ce système d'index fut abandonné en 1909. Les chercheurs devraient consulter les dossiers classés (voir ci-dessous) pour déterminer ce qui est advenu des documents répertoriés. Un inventaire topographique sert d'instrument de recherche.

5. Registres des dossiers classés, 1879-1906, 1 m (vol. 2791-2801)

Cette série comprend les registres des dossiers classés que tenait la Direction des chemins de fer. Ces registres répertorient toutes les lettres reçues à la direction par numéro de lettre, suivi de la date, du nom du correspondant et de la suite donnée. En juillet 1893 (vol. 2797), la direction a commencé à ajouter des numéros de sujet qui servent de renvoi aux registres journaliers (voir à la page 16). En mai 1901 (vol. 2798) la direction a adopté un système de classement numérique et a commencé à ajouter un numéro de dossier à chaque inscription. Ce système a été en vigueur jusqu'à ce que la direction convertisse son système en fichier en 1906. Tenu jusqu'à ce que le ministère des Chemins de fer et Canaux devienne le ministère des Transports en 1936, ce fichier peut être consulté à la Division des archives fédérales.

Les registres des dossiers classés datant de 1893 à 1906 (vol. 2796-2801) servent également d'index aux index généraux et spéciaux (voir aux pages 17 et 18), car ils permettent d'établir un lien entre les index et les registres journaliers. À noter qu'à la suite d'un triage effectué par des fonctionnaires du ministère, beaucoup de dossiers ont été détruits; ils sont indiqués dans les registres des dossiers classés. Les documents qui ont été conservés et par la suite versés aux dossiers-matière numérotés du ministère des Chemins de fer et Canaux et même du ministère des Transports sont accompagnés d'un numéro de dossier et répertoriés dans les registres des dossiers classés. Un inventaire topographique sert d'instrument de recherche.

6. Subventions aux compagnies ferroviaires, 1883-1901, 0,05 m (vol. 186)

Il s'agit d'un grand livre où étaient inscrites les subventions accordées aux compagnies ferroviaires pour la construction de voies ferrées. Chaque inscription comporte les renseignements suivants : nom du chemin de fer, date, somme versée, autorisation de paiement, description du tronçon construit grâce à la subvention, loi pertinente, montant total et montant restant.

Les inscriptions sont classées par ordre alphabétique de nom de sociétés en commençant par l'Alberta Southern Railway jusqu'à l'Inverness and Richmond Railway. À noter toutefois que la liste n'est ni exhaustive ni détaillée. Les rapports annuels du ministère des Chemins de fer et Canaux contiennent des renseignements complets sur toutes les subventions accordées aux compagnies ferroviaires.

III. Bureau de l'ingénieur en chef

1. Canadien Pacifique, 1875-1892, 1,3 m (vol. 708-716, 736-740, 751)

En 1871, le Dominion promit à la Colombie-Britannique d'assurer la liaison ferroviaire entre le Canada et les provinces de l'Ouest nouvellement entrées dans la Confédération. Deux compagnies, l'Interoceanic Railway et le Canadian Pacific Railway, furent incorporées en juin 1872 (35 Vict., chap. 71, 72). Le gouvernement n'arrivant pas à les fusionner, la société ferroviaire du Canadien Pacifique fut fondée en février 1873 et chargée de construire un réseau transcontinental sous l'égide du gouvernement.

Le gouvernement avait entrepris des études topographiques dès 1871 et trois ans plus tard commença à construire des tronçons du réseau, notamment le raccordement Pembina. Déjà en 1880, 1162 kilomètres de voie ferrée avaient été posés ou étaient sur le point de l'être et les dépenses du gouvernement dépassaient 14 000 000 $.

Malheureusement les progrès ne furent guère encourageants. En 1880, le CP proposa de terminer les travaux moyennant l'obtention de subventions et de privilèges, notamment 25 000 000 $ et 10 117 500 hectares de terre. En octobre de la même année, le gouvernement et le CP signèrent une entente en vertu de laquelle la compagnie s'engageait à construire la voie entre Callander sur le lac Nipissing et Port Moody en Colombie-Britannique. Pour sa part le gouvernement devait se charger des tronçons reliant Port Arthur et la rivière Rouge ainsi que Savona's Ferry (Kamloops) et Port Moody. Le CP promit de parachever le réseau avant 1891. À mesure que le gouvernement terminait des tronçons au début des années 1880, il laissait le CP les exploiter.

Toutes les questions restées en suspens entre les deux parties furent réglées en novembre 1886.

Cette série comprend la correspondance inscrite et non inscrite, 1875-1891 (vol. 708-716), les registres des lettres reçues, 1870-1892 (vol. 737-740) et deux registres spéciaux de la correspondance reçue portant sur le CP, 1880-1892 (vol. 736, 751), qui est classée par objet et par nom de fonctionnaire. Tous les registres comprennent un compte rendu complet de chacune des lettres y figurant. Un inventaire topographique sert d'instrument de recherche. Une bonne partie de la correspondance relative aux premiers travaux de construction du CP a été reportée dans le registre du ministère des Transports en 1936 et se trouve dans les volumes 1848 à 2112 du RG 12.

2. Chemin de fer du Cap-Breton, 1886-1892, 0,6 m (vol. 717-721, 741)

En 1886, le Parlement (49 Vict., chap. 14) autorisa le gouvernement à construire un chemin de fer au Cap-Breton allant de Point Tupper dans le détroit de Canso jusqu'à Leitches Creek, ainsi que des prolongements reliant le réseau à Sydney et Sydney-Nord. Un traversier assurait la liaison entre Point Tupper et Port Mulgrave en Nouvelle-Écosse pour le réseau de l'Intercolonial. Une partie de la ligne fut inaugurée en novembre 1890 et le réseau entier devint opérationnel en janvier de l'année suivante. En août 1891, le Chemin de fer du Cap-Breton devint partie intégrante de l'Intercolonial (54-55 Vict., chap. 50).

Cette série comprend une petite collection de lettres inscrites, 1886-1892 (vol. 717-719), d'ententes, de devis et de contrats, 1887-1891 (vol. 720-721), et un registre de toutes les lettres reçues par l'ingénieur en chef pendant la construction du Chemin de fer du Cap-Breton, 1886-1892 (vol. 741). Pour chaque lettre figurent au registre le sujet, le nom du correspondant, la date, le numéro de lettre et un compte rendu détaillé. Le registre comprend également un index des sujets et des correspondants. Un inventaire topographique sert d'instrument de recherche.

3. Chemin de fer Oxford et New Glasgow, 1887-1897, 0,4 m (vol. 722-724)

En 1882 le Parlement fut autorisé à construire une ligne entre Oxford Station en Nouvelle-Écosse desservi par l'Intercolonial et Brown's Point sur le raccordement de Pictou, ainsi qu'un raccordement entre Pugwash Junction et le havre Pugwash. Le Chemin de fer Oxford et New Glasgow fut inauguré le 15 juillet 1890 et devint partie intégrante de l'Intercolonial en août 1891 (54-55 Vict., chap. 50).

Les dossiers comprennent de la correspondance, 1887-1891 (vol. 722-723) et des ententes, 1887-1897 (vol. 24).

4. Chemin de fer Annapolis et Digby, 1889-1892, 0,2 m (vol. 724, 742)

C'est la Compagnie de chemin de fer Western Counties qui avait planifié la construction d'une ligne entre Annapolis et Digby en Nouvelle-Écosse. Lorsqu'elle ne put terminer les travaux, le Parlement autorisa le gouvernement à en assumer la responsabilité (52 Vict., chap. 8). Lorsque la ligne Annapolis-Digby fut terminée en juillet 1891, le gouvernement conclut une entente avec la compagnie ferroviaire Windsor et Annapolis pour assurer une liaison directe entre Yarmouth et Halifax (Nouvelle-Écosse). En janvier 1894, le réseau fut transféré à la Compagnie de chemin de fer Yarmouth et Annapolis. (APC, CP 124, 17 janvier 1894.)

Cette série comprend une petite partie de la correspondance inscrite portant sur la construction de la ligne, 1890-1891 (vol. 724), et un index spécial de toute la correspondance adressée à Collingwood Schreiber, ingénieur en chef et gérant général des Chemins de fer du gouverne-

ment, à Alexander P. Bradley, secrétaire et greffier principal du ministère et à L. Caddy (vol. 742).

5. Intercolonial et Chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard, 1877-1906, 2,1 m (vol. 743-747, 752-758, 759-767)

L'Intercolonial avait été planifié de manière à assurer une liaison ferroviaire entre le Haut et le Bas-Canada, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Les travaux commencèrent dans différentes régions au milieu du XIX^{e} siècle, et le tronçon reliant Halifax et Rivière-du-Loup fut terminé en 1860. Au moment de la Confédération en 1867, le Dominion prit possession de toutes les lignes construites par le gouvernement en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick et s'engagea à parachever le réseau de l'Intercolonial. Il entreprit d'abord de relier les tronçons déjà terminés, notamment ceux de Halifax-Truro et de Saint-Jean-Shediac, et de construire un tronçon de Truro à Rivière-du-Loup pour rejoindre le réseau du Grand Tronc. La ligne fut ouverte le 1er juillet 1876. Le gouvernement exploita l'Intercolonial jusqu'en 1918 par l'intermédiaire du ministère des Chemins de fer et Canaux.

En avril 1871, le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard autorisa la construction d'une ligne ferroviaire entre Alberton et Georgetown. Lorsque l'Île entra dans la Confédération en juillet 1873, le chemin de fer alors en construction devint la propriété du Dominion. La ligne fut inaugurée le 4 janvier 1875. Plusieurs raccordements furent ajoutés en 1885, 1905, 1908 et 1912. À la fin de la Première Guerre mondiale, le réseau de l'Île s'étendait de Tignish à Georgetown et de Charlottetown à Murray Harbour et comprenait des raccordements à Souris, Elmira et Cape Traverse. Au début des années 1890, l'Intercolonial et le Chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard prirent le nom de Chemins de fer du gouvernement, et ce, jusqu'à la fusion avec le Canadian Northern pour former les Chemins de fer nationaux du Canada en décembre 1918.

Cette série regroupe des registres des lettres reçues au sujet des deux compagnies ferroviaires, 1887-1882, et à l'époque où elles portaient le nom de Chemins de fer du gouvernement, 1883-1906 (vol. 743-747, 752-758), et des registres des lettres, 1884-1906, envoyées par David Pottinger, surintendant en chef de l'Intercolonial de 1879 à 1892 et gérant général des Chemins de fer du gouvernement de 1892 à 1909, qui traitent des deux réseaux ferroviaires (vol. 763-767). On y trouve aussi des index des lettres datant de 1881 à 1896 envoyées à Pottinger par le bureau de l'ingénieur en chef d'Ottawa (vol. 759-762). Un inventaire topographique sert d'instrument de recherche.

Les registres et les index susmentionnés peuvent servir d'instrument de recherche pour la vaste collection de copies de lettres de l'Intercolonial faisant partie du Groupe d'archives 30 sur les Chemins de fer nationaux du Canada. Les documents sur l'Intercolonial comprennent des copies de lettres du surintendant adjoint, 1874-1877 (RG 30, vol. 12171-12179); des copies de lettres d'ordre général du surintendant et du surintendant en chef, 1876-1892 (RG 30, vol. 12183-12199, 12206-12293), et de la

correspondance échangée avec l'ingénieur en chef des Chemins de fer du gouvernement, 1879-1893 (RG 30, vol. 12200-12202, 12294-12309); des copies de lettres du surintendant général, 1899-1905 (RG 30, vol. 12318-12378); des copies de lettres du gérant général des Chemins de fer du gouvernement, 1893-1910 (RG 30, vol. 12313-12317); de la correspondance avec le ministère des Chemins de fer et Canaux, 1893-1913 (RG 30, vol. 12131-12166), et de la correspondance concernant le Chemin de fer de l'Île-du-Prince-Édouard, 1892-1905 (RG 30, vol. 12167-12170, 12311-12312); des registres de télégrammes, 1875-1912 (RG 30, vol. 12407-12453); et des registres de lettres, 1879-1887, 1901 (RG 30, vol. 12403-12406, 12455).

6. Dossiers généraux sur les chemins de fer, 1884-1895, 1,1 m (vol. 725-732, 748-750)

Cette série comprend la correspondance inscrite concernant la construction et l'exploitation de différents réseaux ferroviaires sous la juridiction de l'ingénieur en chef et du gérant général des Chemins de fer du gouvernement, 1890-1895 (vol. 725-732), et des registres de toutes les lettres d'ordre général concernant les chemins de fer, 1884-1895 (vol 748-750). Un inventaire peut être consulté.

7. Dossiers-matière, 1910-1931, 0,3 m (vol. 733-735)

Cette série comprend une petite collection de dossiers-matière créés par le bureau de l'ingénieur en chef et portant sur la construction de différentes lignes. Un inventaire peut être consulté.

B. ARCHIVES DE LA DIRECTION DES CANAUX, 1838-1955

I. Correspondance

1. Lettres reçues et dossiers-matière, 1838-1936, 87 m (vol. 769-1160, 1282-1735, 2772-2783)

Cette série comprend des lettres, des dossiers et des documents numérotés créés par la Direction des canaux depuis les débuts en 1879 jusqu'à la création du ministère des Transports en 1936. On y trouve notamment de la correspondance, des notes de service et des rapports concernant l'administration, la construction, l'exploitation et l'entretien des canaux dont la direction était responsable, et de la correspondance rédigée à la Commission des travaux et au ministère des Travaux publics en 1838. Il y a également des dossiers-matière sur les péages, le trafic du dimanche, les études topographiques, la drague, les rapports annuels, les devis, l'organisation interne de la direction et les questions administratives courantes.

Jusqu'en 1901, toute la correspondance de la direction était inscrite au registre suivie de numéros de lettre et de sujet, et les dossiers étaient classés dans l'un des 42 domaines. Un nouveau système de classement fut adopté en 1901, et bien qu'on continuât d'assigner des numéros de

lettre et de sujet à la correspondance, on numérotait consécutivement les dossiers proprement dits. Les dossiers antérieurs à 1901 comprennent surtout des lettres reçues tandis que ceux créés après cette date contiennent également des copies de la correspondance envoyée.

Les instruments de recherche pour les dossiers antérieurs à 1901 sont décrits en B.II. Une liste des 42 domaines et un inventaire des numéros des dossiers conservés à la DAF peuvent y être consultés. Il existe plusieurs instruments de recherche pour les dossiers postérieurs à 1901, y compris des index établis récemment, un fichier des actes de vente des terrains, un index des lieux et des travaux, et un fichier des numéros de dossiers. Le volume 2772 décrit en détail l'organisation du ministère en 1930.

De plus, cette série renferme une collection de lettres, de documents et de dossiers-matière sans numéro qui n'ont jamais été inscrits au registre de la direction. Il s'agit de réclamations, baux, contrats synallagmatiques, rapports, lettres sur des sujets connexes et documents divers (vol. 1156-1160, 1728-1735). Un inventaire a été dressé.

Certains anciens documents sur les canaux, y compris de la correspondance antérieure à la Confédération, ont été conservés par le ministère des Transports en 1936 et se trouvent parmi les 4 000 blocs de dossiers du Groupe d'archives 12. Le RG 12 comprend aussi une vaste collection de dossiers sur les canaux datant du début du XIX^{e} siècle aux années 1970. (Acquisitions 84-85/056 à 84-85/059).

2. Copies de lettres, 1879-1880, 1895, 1902, 0,2 m (vol. 1276-1277, 1799)

Une bonne partie des copies des lettres envoyées par la Direction des canaux ont été détruites, surtout celles datant de 1879 à 1901. Cette série comprend trois livres de copies de lettres, dont un regroupant la correspondance inscrite envoyée entre septembre 1879 et août 1880, et deux contenant des lettres, mémoires et rapports soumis au bureau du Conseil privé entre 1895 et 1902. Les dossiers postérieurs à 1901 comprennent souvent des copies des lettres envoyées. Un compte rendu détaillé de toutes les lettres et des télégrammes transmis se trouve dans les registres journaliers décrits ci-dessous.

II. Registres et index

1. Registres journaliers, 1879-1906, 3,7 m (vol. 1161-1255, 1275, bobines C-11696-C-11709)

Cette série regroupe des registres journaliers de toute la correspondance échangée par la Direction des canaux dans les années 1879 à 1906. Les lettres sont numérotées consécutivement et classées par numéro de sujet. Chaque registre journalier précise l'objet de la lettre, le numéro de sujet, la date et le nom du correspondant, et fournit un compte rendu complet de chaque lettre, télégramme et note de service.

Une bonne partie des lettres reçues décrites dans les registres journaliers font partie de la série B.I.1. Il se peut également que les dossiers-matière créés par le ministère des Transports après 1936 renferment des lettres originales rédigées entre 1879 et 1906.

En ce qui concerne la correspondance envoyée, les registres journaliers renvoient à une page dans un livre de copies de lettres, mais malheureusement les livres en question ont été détruits. Les registres comprennent toutefois un compte rendu détaillé de toute la correspondance envoyée. Ils sont divisés en quatre séries chronologiques : E (1879-1887), F (1888-1896), G (1897-1903) et H (1903-1906). Il existe un instrument de recherche mentionnant un numéro de volume accompagné du sujet correspondant, du numéro de sujet et des dates. Un index partiel des numéros de sujet peut également être consulté (vol. 1275).

2. Registres des lettres reçues, 1881-1892, 1 m (vol. 1256-1266)

Cette série comprend les registres des lettres reçues à la Direction des canaux de janvier 1881 à décembre 1892. Les lettres, inscrites au registre dans l'ordre chronologique, sont suivies d'un compte rendu et de renseignements tels que l'objet de la lettre, le numéro du sujet, le nom du correspondant, la date et le numéro de la lettre. Chaque inscription est accompagnée d'un renvoi au numéro de sujet et au numéro de feuillet du registre journalier (série B.II.1., vol. 1161-1255, bobines C-11696-C-11709) où figure un compte rendu détaillé de la correspondance. Ce système a été abandonné en décembre 1892. La correspondance ultérieure a été inscrite dans des index généraux ou spéciaux, décrits ci-dessous et à la page 25, qui renvoient aux registres journaliers. Il convient de souligner que le registre des lettres datant d'octobre 1879 à janvier 1881 fait partie du volume 739 du RG 11.

La correspondance répertoriée dans ces registres est surtout décrite dans les volumes 769-1155 de la série B.I.1. même s'il n'y a aucun renvoi entre les registres et les lettres en question, les registres sont utiles à ceux qui effectuent des recherches sur une période bien précise; si tel n'est pas le cas, les inscriptions renvoient le chercheur aux registres journaliers où toute la correspondance sur un sujet donné est décrite dans l'ordre chronologique.

3. Index généraux, 1879-1910, 0,6 m (vol. 1271-1274, 1792-1793)

Cette série comprend les index de tous les registres des lettres reçues jusqu'en décembre 1892 (vol. 739 du RG 11 et ci-dessus) et les index généraux de la correspondance de janvier 1893 à 1910.

Les volumes 1271-1273 fournissent le nom du correspondant et un numéro de lettre; ni la date ni le sujet ne sont indiqués. Le numéro de lettre renvoie au registre pertinent où se trouvent de plus amples informations sur la correspondance.

Les volumes 1274 et 1792-1793 ont été compilés de la même façon, mais il n'existe aucun registre pour la période de 1893 à 1910. Ces volumes donnent le nom du correspondant, le numéro de la lettre, et parfois un renvoi à un dossier, surtout dans le cas de la correspondance postérieure à 1906, date à laquelle la Direction des canaux a adopté un système de classement idéologique numérique. Il est malheureusement impossible de retrouver les lettres en question à l'aide des numéros indiqués. Les dossiers qui existent encore sont décrits dans les volumes 1282-1735 de la série B.I.1, à la page 21. Un inventaire topographique sert d'instrument de recherche.

4. Index spéciaux, 1879-1909, 0,8 m (vol. 1267-1270, 1794-1795, 1816-1817)

Cette série comprend huit index des lettres envoyées à la Direction des canaux par les surintendants et les ingénieurs responsables de travaux ou de canaux, des fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et Canaux, d'autres ministères fédéraux et des particuliers. Les inscriptions sont classées par ordre chronologique sous le nom du correspondant, le sujet ou le ministère, et les registres renferment les renseignements suivants : date, sujet, numéro de sujet, numéro de lettre et bref compte rendu. Ainsi, les données renvoient aux registres journaliers (vol. 1161-1255, à la page 23) qui fournissent un compte rendu détaillé de la correspondance.

Les index spéciaux permettent de retrouver rapidement toutes les lettres envoyées à la direction par un particulier ou un ministère. À noter que les lettres répertoriées dans ces registres ne figurent pas dans les index généraux (voir à la page 24). Le volume 1267 commence en janvier 1879 même si le ministère des Chemins de fer et Canaux n'a commencé ses opérations qu'en octobre de cette même année. Il comprend donc des références aux lettres qui traitent de questions relevant des Travaux publics.

Bien que leur présentation diffère légèrement, les volumes 1794-1795 et 1816-1817 fournissent en gros les mêmes renseignements. Toutefois la méthode d'inscription précédemment décrite a été remplacée en 1906 par le système de classement idéologique numérique qui a servi pour ces quatre index. Les mentions renvoient directement à un dossier-matière qui ne se trouve pas nécessairement dans les volumes 1282-1735 de la série B.I.1. (voir à la page 22). Un inventaire topographique sert d'instrument de recherche.

III. Bureau du comptable

1. Comptes, 1889-1899, 1904-1911, 0,2 m (vol. 1278-1279, 1798)

Cette série contient les registres des redevance hydrauliques, les péages et les défalcations. Dans certains cas, les dépenses sont également indiquées. Ces documents étaient tenus au ministère à Ottawa probablement par le comptable.

IV. Bureau de l'ingénieur en chef des Canaux

L'ingénieur en chef des Canaux était principalement chargé de la construction et de l'entretien des canaux de l'État. Jusqu'en décembre 1892 le ministère des Chemins de fer et Canaux eut à son service deux ingénieurs en chef chargés respectivement de la Direction des chemins de fer et de celle des canaux. Les deux postes furent alors amalgamés, et Collingwood Schreiber devint ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux.

Les documents du bureau de l'ingénieur en chef ne sont pas très nombreux, bien que les index et les registres parvenus jusqu'à nous laissent supposer qu'à une certaine époque la correspondance était très volumineuse. Toutefois, les copies des lettres envoyées par les ingénieurs en chef qui se sont succédé entre 1873 et 1896 peuvent être très utiles.

1. Correspondance et dossiers-matière, 1868-1907, 1912-1936, 1,6 m (vol. 1800-1809, 2784-2785)

Cette série comprend les lettres reçues et les dossiers-matière créés au bureau de l'ingénieur en chef des Canaux concernant les différentes activités. Ces quelques documents sont divisés en trois séries contenant entre autres des lettres non numérotées envoyées à l'ingénieur en chef par le ministère des Travaux publics, 1868-1879, et par divers correspondants, 1880-1890. On y trouve également des lettres classées par numéro de registre, 1892-1901, et des dossiers-matière, 1902-1906, 1912-1936. Un inventaire topographique peut être consulté.

2. Copies de lettres, 1873-1896, 2,7 m (vol. 1823-1855, bobines T-6081 à T-6108)

Cette série comprend les copies des lettres envoyées par l'ingénieur en chef des canaux durant les mandats de John Page, Toussaint Trudeau et Collingwood Schreiber.

John Page fut nommé ingénieur en chef des canaux le 1er octobre 1879 lorsque la direction passa du ministère des Travaux publics au nouveau ministère des Chemins de fer et Canaux. Il occupa ce poste jusqu'à sa mort le 2 juillet 1890. Page était ingénieur en chef des Travaux publics depuis juillet 1868, et c'est à cette période de sa carrière que furent compilés les quatre premiers volumes de la série (vol. 1823-1826). À la mort de Page, Toussaint Trudeau cumula les fonctions de sous-ministre et d'ingénieur en chef jusqu'à sa retraite en novembre 1892. Collingwood Schreiber, ingénieur en chef des Chemins de fer du gouvernement, lui succéda alors à titre d'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux, poste qu'il occupa jusqu'en juin 1906. Toutefois, les copies de lettres de cette série n'ont trait qu'aux canaux. Elles donnent un bon aperçu des nombreuses responsabilités et activités du bureau de l'ingénieur en chef. Les livres comprennent chacun un index, et un inventaire topographique sert d'instrument de recherche.

3. Dossiers de référence, 1918-1927, 0,1 m (vol. 1809)

Cette série regroupe plusieurs dossiers-matière créés par le bureau de l'ingénieur en chef des Chemins de fer et Canaux, et particulièrement par William A. Bowden, qui fut ingénieur en chef d'avril 1910 à sa mort en 1924. Bowden fut nommé au Bureau fédéral des forces hydrauliques en novembre 1918 et choisi comme ingénieur-conseil en avril 1920 pour représenter le gouvernement au sein de la commission mixte internationale chargée d'étudier la navigation sur le Saint-Laurent.

On y trouve notamment des lettres et des rapports sur l'utilisation du fleuve Saint-Laurent, 1921-1927, ainsi que des comptes rendus des délibérations, des mémoires et des rapports du Bureau fédéral des forces hydrauliques, 1918-1921.

4. Registres des lettres reçues, 1868-1892, 0,15 m (vol. 1280, 1821-1822)

Cette série renferme de la correspondance envoyée à l'ingénieur en chef des Canaux à partir de l'époque où la direction relevait du ministère des Travaux publics, soit 1868. Tous les registres de cette série couvrent la même période et comprennent le même type d'information : la date, le nom du correspondant et un bref compte rendu de chaque lettre. Les inscriptions sont classées par nom de canal. La correspondance porte sur de nombreux sujets, et fournit des rapports d'activité et des devis pour les travaux à effectuer aux différents canaux, des listes de paye, des plans, des comptes et des documents généraux.

5. Index des lettres reçues, 1892-1906, 1,1 m (vol. 1281, 1810-1815)

Cette série comprend sept index numérotés de 1 à 6, le deuxième numéro 5 étant un index de transfert. On y trouve la date et le numéro de la lettre, la date de réception, le nom du correspondant, le sujet et un bref compte rendu. Chaque index comprend également trois sections. La première consiste en un index de toute la correspondance portant sur les principaux sujets, y compris les comptes, ententes, ponts, réclamations, opérations de drague, maîtres-éclusiers, requêtes, soumissions et péages. La deuxième section est un index alphabétique des noms de correspondant, et la troisième un index des noms de canal. Bien que la correspondance ait été détruite, ces index constituent une importante source documentaire; il est possible que la correspondance reçue par l'ingénieur en chef ait été inscrite dans les registres de la Direction des canaux.

6. Bureau du dessinateur en chef, 1893-1905, 0,1 m (vol. 2457)

J.B. Spence fut dessinateur au bureau de l'ingénieur en chef de 1885 à 1910 et, pendant de nombreuses années, le principal responsable des cartes, plans et dessins. Cette série comprend des copies de lettres envoyées par Spence entre 1893 et 1905, qui traitent surtout de la construction du canal du Sault-Sainte-Marie et de son exploitation au tout début. Ces copies de lettres comprennent un index.

7. Bureau de l'inspecteur des canaux, 1880-1897, 0,3 m (vol. 2440-2444)

L'inspecteur devait veiller à ce que les canaux de l'État soient exploités et entretenus conformément aux règlements et procédures établis par la Direction des canaux.

Cette série comprend cinq livres de copies de lettres envoyées par Henry B. Witton, inspecteur des canaux, de décembre 1879 à sa retraite en avril 1897. Le bureau de l'inspecteur des canaux fut aboli le 26 avril 1897 (APC, CP 23/1007, 26 avril 1897). Ces livres volumineux contiennent de l'information sur tous les aspects de l'administration des canaux. Généralement, Witton était directement comptable à l'ingénieur en chef des canaux. Un inventaire topographique peut être consulté.

8. Dossiers sur les contrats, 1830-1955, 8,3 m (vol. 1741-1791)

Cette série comprend des dossiers sur les contrats concernant l'agrandissement, l'amélioration et l'entretien des canaux, les fournitures et l'équipement. On y trouve des lettres, soumissions, plans, dessins, spécifications, devis et rapports d'activité.

Cette série contient des documents sur les canaux suivants : Welland, 1830, 1837-1854, 1871-1948; Sault-Sainte-Marie, 1888, 1892-1910, 1913, 1943, 1955; Rapide Plat, 1879, 1883, 1892, 1896, 1916, 1923-1926, 1945; Cornwall, 1881-1882, 1904-1908, 1925-1927; Farran's Point, 1890-1895, 1904-1906, 1919; Galops, 1873, 1883, 1888, 1891, 1895-1897, 1903-1908, 1910-1912, 1918; Rideau, 1926; Trent, 1911, 1922, 1950; Lachine, 1922, 1932, 1935; Saint-Pierre, 1928-1930, 1955; et Soulanges, 1919.

Il y a également des dossiers sur d'autres projets, y compris le pont de Québec, certains ports, le traversier de l'Île-du-Prince-Édouard, les silos à grain, les ponts, et les dossiers généraux sur le réseau ontarien de canaux du Saint-Laurent pour les années 1889, 1892, 1915-1931, 1935, 1937-1939, 1943-1950. Un inventaire topographique sert d'instrument de recherche.

C. Archives sur les canaux, 1819-1964

Cette section décrit les documents opérationnels et administratifs sur les canaux. Les documents sur les canaux Welland et Rideau sont les plus nombreux. À noter que tous les documents antérieurs à 1879 concernant la construction et l'exploitation des canaux font partie du RG 11, Commission des travaux et ministère des Travaux publics. La correspondance de la Direction des canaux décrite à la section B du présent inventaire comprend aussi des dossiers sur l'agrandissement et l'exploitation de tous les canaux du Canada; d'autres documents à cet égard se trouvent dans le RG 12, Transports Canada.

I. Canal Rideau

Le canal Rideau fut construit par le Corps royal du génie pour permettre aux navires d'aller de Montréal au lac Ontario par la rivière des Outaouais, sur une distance de 203,2 kilomètres, dont 26,55 kilomètres de canal artificiel. Entreprise en 1826, la construction dura six ans. Le raccordement Tay fut construit dans les années 1890 pour relier la ville de Perth au lac Lower Rideau. Jamais utilisé à des fins militaires, le canal fut toutefois une importante voie commerciale jusqu'à la Première Guerre mondiale. Depuis, il sert surtout à la navigation de plaisance.

Les documents de cette série ont été créés par le bureau de l'ingénieur-surintendant et par les différentes stations d'écluse du réseau.

1. Bureau de l'ingénieur-surintendant, 1857-1936

a. Copies de lettres, 1861-1936, 3 m (vol. 2006-2027, bobines T-2469 à T-2502 et T-2767 à T-2773)

Cette série comprend les livres de copies de lettres envoyées par l'ingénieur-surintendant du canal Rideau concernant l'administration, l'entretien et l'exploitation du canal. Ils comportent tous un index, et un inventaire topographique sert d'instrument de recherche. Les documents sont également disponibles sur microfilm.

b. Registres et index, 1878-1934, 0,4 m (vol. 2028-2031, bobines C-11710 - C-11711)

Cette série comprend des registres de la correspondance officielle envoyée à l'ingénieur-surintendant du canal Rideau. Le registre le plus ancien fournit les dates de réception et de réponse, le numéro de lettre, le sujet, le numéro et la page du livre de copies, tandis que les autres ne donnent que la date et le sujet.

c. Inspections officielles, 1898-1900, 0,05 m (vol. 2031)

Compilé par le bureau de l'ingénieur-surintendant, ce registre comprend des rapports et des copies de lettres, des descriptions d'emplacement de moulins, des diagrammes, et des documents juridiques sur l'emplacement des stations génératrices du réseau.

d. Dossiers généraux, 1857-1915, 0,3 m (vol. 2031-2034)

Cette série comprend des dossiers et documents sur le canal Rideau, y compris des listes de paye des maîtres-éclusiers et des ouvriers, 1857-1865; des échelles salariales accompagnées des augmentations proposées, 1884; une liste de péniches et de vapeurs, 1906; des formules attestant les droits de la Couronne sur les terrains contigus aux canaux, 1903-1911; et les derniers devis concernant deux contrats accordés à John O'Toole pour des travaux

au canal Tay, 1891-1892, et pour la construction d'un barrage de retenue à Merrickville, 1915. Une liste des dossiers sert d'instrument de recherche.

e. Canal Tay, 1884-1885, 1887, 0,05 m (vol. 2031)

Cette série comprend un registre journalier des travaux entrepris et terminés au canal Tay.

2. Écluses du canal Rideau, 1834-1964

Les maîtres-éclusiers tenaient des dossiers et des documents aux différentes stations du canal Rideau. Les dossiers portent généralement sur les travaux et les plans d'eau et comprennent des rapports de l'ingénieur-surintendant concernant diverses questions. On y trouve aussi des registres journaliers où les maîtres-éclusiers inscrivaient le nom et le type de navires qui passaient les écluses, le nom du capitaine ou du propriétaire, une brève description de la cargaison, la destination et les péages. La qualité et la quantité des documents décrits ci-dessous pour chaque écluse varient. Un inventaire topographique dressé pour toute la série sert d'instrument de recherche.

Ceux qui s'intéressent aux activités ou à l'histoire des stations d'écluse devraient consulter les copies de lettres de l'ingénieur-surintendant (voir à la page 29) et les archives de la Direction des canaux décrits à la section B. La Division des manuscrits des APC possède une petite collection de documents pour les écluses de Burritt's Rapids, Chaffey et Poonamalie (Groupe de manuscrits 9, série D8-68). La collection Andrew Merrilees, également conservée à la Division des manuscrits (MG 31, série A10), comprend des documents originaux sur le canal Rideau, notamment sur les écluses de Brewers' Mills, 1860-1862, Merrickville, 1837-1860, et Old Sly, 1834-1880.

a. Black Rapids, 1837-1950, 0,6 m (vol. 1856-1871)

Les dossiers comprennent des états des droits de port, 1837-1878; des consignes, 1843-1872; des registres énumérant les tâches des ouvriers, 1848-1875; la liste de contrôle du magasinier, 1855-1861; des registres quotidiens des travaux effectués, 1856-1871, 1899-1913; des rapports et des relevés des plans d'eau, 1872-1896, 1903-1913; les noms des bateaux traversant les écluses et de leurs capitaines, 1882-1890, 1892-1901; des carnets de laissez-passer, 1903-1931; une liste de l'équipement et des outils, 1932; un registre quotidien du temps et des plans d'eau, 1936-1950; et des registres journaliers tenus par les maîtres-éclusiers, 1899-1929, 1935-1937.

b. Long Island, 1843-1877, 1912-1937, 0,3 m (vol. 1872-1877)

Les archives comprennent une série de consignes, 1843-1851; des registres journaliers des activités, 1843-1850; des registres journaliers tenus par les maîtres-éclusiers, 1849-1866, 1912-1937; une

liste des ouvriers comprenant le type de travail effectué et le taux salarial, 1849-1866; ainsi qu'un registre des plans d'eau, 1867-1877.

c. Nicholson, 1837-1936, 0,5 m (vol. 1878-1884)

Les archives comprennent des relevés des loyers perçus, 1854-1906; des rapports hebdomadaires des travaux et réparations effectués, 1874-1914; un carnet de laissez-passer, 1903-1915; un registre des plans d'eau, 1912-1922; et des registres journaliers tenus par les maîtres-éclusiers, 1837-1936.

d. Clowes, 1876-1899, 1908-1912, 1920-1938, 0,2 m (vol. 1885-1888)

Les archives comprennent des registres journaliers tenus par les maîtres-éclusiers pour 1876-1899, 1909-1912, 1920-1938; une liste de contrôle des écluses et des péages, 1879-1899; et un carnet de laissez-passer, 1908-1910.

e. Merrickville, 1834-1837, 1846-1882, 1885-1939, 0,9 m (vol. 1889-1890, 1892-1905)

Les archives comprennent des registres journaliers tenus par les maîtres-éclusiers pour 1834-1837 et 1907-1932; des relevés des péages, 1846-1869; des livres de caisse, 1864-1869, 1893-1897; le journal du maître-éclusier, 1850-1865; des lettres et des directives adressées au maître-éclusier, 1856-1882; des carnets de laissez-passer, 1903-1912, 1932-1939; et un registre journalier, 1918-1921.

f. Kilmarnock, 1899-1914, 1920-1949, 0,2 m (vol. 1906-1909)

Ces archives comprennent des registres journaliers tenus par les maîtres-éclusiers.

g. Edmond, 1899-1934, 0,2 m (vol. 1910-1913)

Ces archives comprennent des registes journaliers tenus par les maîtres-éclusiers.

h. Old Sly, 1850-1857, 1926-1939, 0,1 m (vol. 1914-1915)

Ces archives comprennent des registres journaliers tenus par les maîtres-éclusiers, 1926-1939, un registre des péages ainsi qu'une liste des travaux effectués, 1850-1857.

i. Smith's Falls, 1872-1880, 1922-1925, 0,1 m (vol. 1916)

Ces archives comprennent un registre des péages précisant la date, le nom du navire et le péage, 1872-1880, et une liste des locations de remise à bateau, 1922-1925.

j. Poonamalie, 1839-1875, 1904-1942, 1 m (vol. 1917-1947)

Ces archives contiennent un registre de la navigation, des listes de contrôle des travaux effectués et de la correspondance échangée, 1839-1854; des consignes et un registre des péages perçus et des travaux effectués, 1854-1875; des registres journaliers tenus par le maître-éclusier, 1904-1939; et un registre journalier des plans d'eau, 1922-1942.

k. The Narrows, 1834-1931, 0,5 m (vol. 1948-1956)

Ces archives comprennent des registres journaliers tenus par les maîtres-éclusiers, 1834-1835, 1899-1928; des consignes, des renseignements sur le matériel et de la correspondance, 1834-1875; des rapports sur les travaux effectués, 1834-1925; des documents sur les péages et les plans d'eau, 1852-1931; ainsi qu'un carnet de laissez-passer, 1915.

l. Newboro, 1840-1908, 1910-1911, 1915-1928, 0,7 m (vol. 1957-1962, 2000)

Ces archives contiennent une liste de contrôle des travaux effectués et des ouvriers, 1840-1891; des directives générales, 1849-1886; des documents sur les péages, 1858-1865, 1870-1899; un carnet de laissez-passer, 1903-1928; et des registres journaliers tenus par les maîtres-éclusiers, 1900-1914, 1917-1924.

m. Davis, 1869-1957, 0,5 m (vol. 1963-1971)

Ces archives comprennent des registres journaliers tenus par les maîtres-éclusiers, 1899-1939; des documents sur les péages, 1869-1894; des rapports sur les travaux effectués, 1894-1899; et un registre des plans d'eau et du temps, 1947-1957.

n. Jones Falls, 1834-1923, 0,6 m (vol. 1972-1974)

Ces archives contiennent des registres journaliers tenus par les maîtres-éclusiers, 1834-1867, 1873-1896; un registre des travaux effectués par les ouvriers, y compris les salaires versés, 1838-1859; un registre journalier des travaux à effectuer contenant des directives et des détails sur le matériel nécessaire, 1844-1854, 1857-1871; ainsi que des consignes, 1850-1866.

0. Upper Brewer, 1846-1877, 1882-1885, 1899-1964, 0,4 m (vol. 1975-1982)

Ces archives comportent des registres journaliers tenus par les maîtres-éclusiers, 1882-1885, 1899-1934; un journal des travaux et des réparations effectués, 1846-1877, y compris des détails sur les travaux prévus, 1846-1849; une liste des ouvriers et de leur salaire, 1847-1853; et un registres des plans d'eau, 1933-1964.

p. Lower Brewer, 1846-1860, 1872-1874, 0,1 m (vol. 1982)

Ces archives comprennent des descriptions des travaux à effectuer, 1850-1851; des relevés des réserves et de l'équipement, 1851-1855; des copies de lettres, 1851-1852; des rapports hebdomadaires sur les travaux et les réparations en cours, 1846-1860, 1872-1874; des registres des plans d'eau, 1848-1862; un relevé du nombre d'éclusages, des péages et des salaires versés aux ouvriers, 1854-1856, 1872-1874; et des registres journaliers tenus par les maîtres-éclusiers, 1853-1856, 1872-1874.

q. Kingston Mills, 1848-1937, 0,9 m (vol. 1891, 1983-1999, 2001-2005)

Ces archives comprennent un relevé des péages perçus, 1848-1851, 1855-1857 et 1859-1860; des relevés des loyers perçus, 1848-1859; un compte caisse, 1857; une liste de chèques, 1857-1858, donnant le nom de l'ouvrier et le montant versé; des rapports hebdomadaires sur les travaux et les réparations effectués aux écluses, 1864-1893, 1897-1916; des registres des navires passant les écluses et de leur cargaison, 1864-1867; des relevés des redevances hydrauliques, 1897-1908, 1920-1929; de la correspondance, 1864-1867, 1878, 1882, 1893-1922; des rapports sur les plans d'eau, 1866-1869, 1897-1899; des livres de caisse, 1863-1864, 1866-1920; des registres journaliers tenus pas les maîtres-éclusiers, 1899-1937. Certains anciens registres ont été utilisés par un maître-éclusier pour conserver sa correspondance durant les années 1893 à 1913 (voir l'article 5 du volume 1983 et le volume 1987).

Cette série comprend également un registre récapitulatif pour Kingston Mills, 1865-1870, un registre, 1867-1868, précisant le nom des navires et des propriétaires, le type d'embarcation, la provenance, la destination, la cargaison, la quantité, le tonnage et le péage. Il se peut qu'ils aient été tenus par le péager de Kingston Mills.

II. Canal Trent

Déjà dans les années 1820 on passait par la rivière Trent et les eaux intérieures du district de Newcastle pour se rendre du lac Ontario au lac Huron. Après une série d'études topographiques au début des années 1830, une commission fut chargée dans chacune des deux régions en 1837 de planifier l'amélioration du réseau. Toutefois, les initiatives furent peu nombreuses et les deux commissions abolies en 1841. Enfin, on entreprit de construire un réseau de canaux qui fut inauguré en 1919.

1. Archives de la Commission, 1837-1841, 0,1 m (vol. 2434)

Cette série comprend les procès-verbaux des réunions et la correspondance connexe des deux commissions créées en 1837 pour planifier l'amélioration de la navigation fluviale dans le district de Newcastle et sur la rivière Trent. On y trouve également des listes de paye, des

états financiers, des comptes caisses et des documents sur les travaux effectués dans le district de Newcastle.

2. Registres des plans d'eau, 1873-1959, 0,5 m (vol. 2458-2469)

Cette série comprend des registres où sont inscrits les plans d'eau à divers endroits du canal Trent pour la période de 1873 à 1941. Elle comprend également un registre semblable pour les lacs réservoirs du canal, 1912-1959. Un inventaire sert d'instrument de recherche.

III. Canal Lachine

La guerre de 1812 permit de constater à quel point il était urgent de construire un canal pour contourner les rapides Lachine au sud de l'île de Montréal. Des fonds furent accordés en 1815, mais rien ne fut entrepris. Une société privée du nom de Lachine Navigation Company fut créée en 1819, mais seuls les travaux préliminaires avaient été complétés pour la construction du canal lorsque la province acheta la société en 1821. Une commission fut chargée de superviser la construction, et le canal Lachine fut terminé en 1825, puis élargi en 1843 et 1848. D'autres améliorations furent apportées après la Confédération.

1. Lachine Navigation Company, procès-verbaux et correspondance, 1819-1821, 0,05 m (vol. 2453, bobine C-4243)

Cette série comprend des procès-verbaux de réunions du conseil d'administration et des copies des lettres envoyées. Ces documents sont disponibles sur microfilm.

2. Commission du canal Lachine, 1821-1842, 0,4 m (vol. 2453-2456, bobines C-4243 à C-4344)

Les archives de la commission du canal Lachine comprennent des procès-verbaux de réunions, 1821-1827, 1830-1842; une série de rapports présentés par la commission à l'Assemblée législative du Bas-Canada, 1821-1841; des registres des salaires hebdomadaires versés aux ouvriers, 1820-1837; et des pièces justificatives pour le versement des acomptes pour les travaux, 1821-1824. Ces documents ont été microfilmés, et un inventaire topographique sert d'instrument de recherche.

IV. Canal Saint-Pierre

Le canal Saint-Pierre relie le lac Bras D'Or à la baie Saint-Pierre du côté sud du Cap-Breton, permettant ainsi aux navires de se rendre jusqu'à l'Atlantique. La planification fut effectuée dans les années 1820, mais la construction ne débuta que vers 1850 pour se terminer en 1869. Des travaux d'élargissement et de réfection furent effectués respectivement entre 1875 et 1881, et entre 1912 et 1917. De nos jours, le canal sert surtout à la navigation de plaisance. D'autres documents sur le canal Saint-Pierre sont décrits dans les archives des Canaux du Saint-Laurent (voir à la page 35)

dans la série B.I.1. (voir à la page 22) et dans le Groupe d'archives 12 sur Transports Canada.

1. Livres de caisse, 1885-1929, 0,2 m (vol. 2445-2452)

Cette série comprend des livres de caisse où sont inscrites les recettes provenant des péages, 1885-1892 et 1896-1908. Chaque livre comprend aussi le nom du navire, une description de la cargaison et les péages versés. Il y a également un livre pour le compte caisse, 1908-1929.

2. Ingénieur en poste, 1912-1914, 1916, 0,05 m (vol. 2087)

Cette série comprend un livre de copies des lettres envoyées par l'ingénieur en poste, H.G. Stanton, et son assistant, B.L. Parker. Elles sont surtout adressées à l'ingénieur-surintendant de Cornwall et aux fonctionnaires du ministère à Ottawa. Le livre comporte un index.

V. Canaux du Saint-Laurent

Le Saint-Laurent entre le lac Saint-Louis et le lac Ontario constitue un des points névralgiques de la navigation au Canada. Des canaux furent construits à divers endroits dès la fin du XVIII^{e} siècle pour contourner les rapides. Après l'union des deux Canada en 1841, on se mit à remplacer les anciens canaux à Beauharnois, Cornwall, Farran's Point, Rapide Plat et Galops. D'autres améliorations s'imposèrent cependant, et dans les années 1870 les travaux d'élargissement du canal de Cornwall commencèrent. Les autres canaux furent élargis et rénovés graduellement jusqu'en 1913. Le canal de Beauharnois fut abandonné et remplacé par celui de Soulanges dans les années 1890. Les canaux du Saint-Laurent jouèrent un role prépondérant dans la navigation des Grands Lacs jusqu'à l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent dans les années 1950. Le canal Murray sur la baie de Quinte et le canal Saint-Pierre au Cap-Breton comptent également parmi les canaux du Saint-Laurent.

1. Commission chargée d'améliorer la navigation sur le fleuve Saint-Laurent, 1833-1843, 1 m (vol. 2093-2096)

En 1833, l'Assemblée législative du Haut-Canada créa une commission chargée d'améliorer la navigation sur le fleuve Saint-Laurent. La construction du canal de Cornwall commença en 1834 pour se terminer en 1843.

Ces archives comprennent un livre de copies des lettres envoyées par les membres de la commission, 1833-1837 (y compris trois lettres datant de 1838 et 1842); un registre de procès-verbaux, 1833-1843, comprenant également des rapports d'ingénieurs, des copies de la correspondance échangée et des relevés des dépenses; des listes de paye, 1836-1839; un cahier des devis précisant les travaux effectués et les coûts, 1837-1838; et des devis pour les travaux à effectuer, 1837-1838. Un inventaire sert d'instrument de recherche.

2. **Bureau de l'ingénieur-surintendant, 1882-1934, 2,4 m (vol. 2035-2084, bobines T-6878 à T-6921)**

Ces archives regroupent les copies des lettres envoyées par le bureau de l'ingénieur-surintendant pour le district du Saint-Laurent. Ces lettres ont trait à des questions administratives ainsi qu'à l'exploitation et à l'entretien des canaux. Chaque volume comporte un index, et un inventaire topographique sert d'instrument de recherche.

3. **Bureau de l'ingénieur des canaux de Williamsburg, 1891-1910, 0,15 m (vol. 2085, 2088, bobines T-6628 - T-6629)**

Les canaux Farran's Point, Rapide Plat et Galops étaient connus sous le nom de canaux de Williamsburg, et les archives de cette série comprennent des copies des lettres envoyées par l'ingénieur-surintendant. On y trouve aussi un livre distinct de copies de la correspondance échangée avec la Canada Cement Company, 1918-1920. Les livres comprennent un index.

4. **Péager du canal Murray, 1896-1900, 0,05 m (vol. 2086, bobine T-6629)**

Le canal Murray fut construit dans les années 1880 pour raccourcir la distance entre la baie de Quinte, près de Trenton (Ontario) et le lac Ontario. Cette série comprend des copies des lettres envoyées par le péager du canal Murray à l'ingénieur-surintendant des canaux du Saint-Laurent.

5. **Bureau de l'ingénieur-surintendant du canal de Soulanges, 1887-1903, 0,3 m (vol. 2435-2439, bobines T-6630 à T-6634)**

Cette série comprend cinq livres de copies des lettres envoyées par le bureau de l'ingénieur-surintendant, Thomas Munro. Ce dernier fut responsable de l'élargissement du canal Welland de 1872 jusqu'en janvier 1889, lorsque John Page, ingénieur en chef des Canaux, lui demanda de faire une étude pour déterminer s'il était possible de construire un nouveau canal entre les lacs Saint-Louis et Saint-François pour remplacer le vieux canal de Beauharnois. Munro effectua les travaux d'avant-projet, supervisa la construction et demeura ingénieur-surintendant du canal de Soulanges jusqu'en 1903.

Ces livres renferment, outre du courrier officiel, de la correspondance personnelle et un index. À noter également que le premier livre (vol. 2435) contient 283 pages de la correspondance de Munro du temps où il travaillait au canal Welland, mai 1887 - janvier 1889.

6. **Dossiers généraux, 1871-1878, 1906-1950, 0,2 m (vol. 2089-2092)**

Cette série contient entre autres : un livre de caisse du canal de Cornwall précisant les péages et les redevances hydrauliques, 1871-1878; le registre du bassin de radoub de Cornwall, 1906-1950, fournissant quelques remarques et précisant les noms et les pavillons des

navires, les noms des propriétaires, le tonnage brut, les dates d'arrivée et de départ; un relevé détaillé des dépenses classées par sujet, 1912-1918; et quelques lettres envoyées à l'ingénieur résident du canal de Cornwall, 1908. Un inventaire des documents sert d'instrument de recherche.

VI. Canal Welland

Un des plus importants du réseau navigable des Grands Lacs, le canal Welland relie les lacs Ontario et Érié par la péninsule du Niagara. Le premier canal fut construit entre 1824 et 1829 par la Welland Canal Company. Les difficultés financières de la compagnie incitèrent l'Assemblée législative du Haut-Canada à confier en 1841 l'administration du canal à la Commission des travaux. Plusieurs modifications et améliorations furent apportées dans les années 1840 et 1850, pour obtenir ce qu'on appelle habituellement le deuxième canal. D'autres travaux furent effectués dans les années 1880 pour élargir et améliorer ce qui allait devenir le troisième canal. On commença en 1913 les travaux pour le canal maritime Welland. Interrompue durant la Grande Guerre, la construction du quatrième canal ne fut achevée qu'en 1932.

Cette série comprend de nombreux documents. Toutes les périodes de la longue et souvent complexe histoire de cet important canal sont bien documentées. Des index, inventaires topographiques et listes de dossiers établis récemment servent d'instrument de recherche.

1. Welland Canal Company, 1824-1843

a. Registre des procès-verbaux du conseil d'administration, 1824-1842, 0,25 m (vol. 2097-2100)

Cette série comprend tous les procès-verbaux et les comptes rendus des réunions du conseil d'administration de la Welland Canal Company, depuis sa création en 1824 jusqu'en 1842.

b. Copies de lettres, 1824-1843, 0,13 m (vol. 2097, 2101-2102)

Cette série comprend des copies des lettres envoyées par la Welland Canal Company concernant différents aspects de la construction et du financement du canal; les lettres les plus anciennes remontent à 1824. On y trouve également une série de lettres et de documents divers rédigés par William Hamilton Merritt pendant son séjour à Londres d'avril à août 1828; des lettres et des notes de service, 1828-1829; un livre de copies de lettres générales, février-novembre 1833; et des copies de lettres adressées à la Commission des travaux, 1842-1843.

c. Cahiers des devis, 1824-1843, 0,15 m (vol. 2103-2106)

Ces cahiers des devis fournissent une estimation des dépenses pour les différents travaux de construction du canal, un rapport

d'activité et les sommes dépensées. Ils comprennent un index des noms d'entrepreneurs, et les données y sont classées par projet. Une estimation des fonds salariaux et des fonds de prévoyance pour les années 1835 à 1843 se trouvent au volume 2106.

d. Registres comptables, 1824-1842, 0,36 m (vol. 2107-2113)

Il s'agit notamment d'une série de grands livres, 1824-1842; des livres de caisse, 1836-1842; et d'un journal de caisse, 1824-1837.

2. Canal Welland, 1843-1936

a. Correspondance ministérielle reçue, 1853-1879, 1882-1883, 1888-1909, 3,7 m (vol. 2114-2129, 2428, 2762-2770)

Cette série comprend des lettres inscrites envoyées par les fonctionnaires du ministère des Chemins de fer et Canaux à l'ingénieur-surintendant, ainsi qu'un livre comprenant des résumés des lettres envoyées par le ministère entre 1853 et 1871 (vol. 2428). La correspondance porte sur différentes questions administratives et d'exploitation.

b. Correspondance générale reçue, 1901-1905, 0,7 m (vol. 2130-2136)

Cette série comprend de la correspondance générale adressée à l'ingénieur-surintendant par des entrepreneurs, ingénieurs et fonctionnaires locaux et fédéraux. Les lettres sont répertoriées par numéro, date, nom du correspondant et sujet.

c. Correspondance générale et ministérielle envoyée, 1843-1884, 1890-1919, 1922-1923, 1,3 m (vol. 2248-2261, 2305-2306, 2331, 2344, 2349-2352, 2357, 2398)

Il s'agit de copies de lettres, de notes, de consignes et de circulaires envoyées par l'ingénieur-surintendant du canal Welland, y compris les deuxième et troisième canaux et le canal maritime. On y trouve aussi de la correspondance échangée avec des fonctionnaires du ministère à Ottawa concernant les comptes et les listes de paye.

d. Correspondance ministérielle envoyée, 1883-1921, 2,03 m (vol. 2262-2305, 2354-2355, bobines T-6644 à T-6662)

Cette série contient des copies de lettres envoyées par l'ingénieur-surintendant du canal Welland à des fonctionnaires du ministère concernant l'exploitation et l'entretien du canal. On y trouve entre autres de la correspondance et des comptes ayant trait aux dommages causés au canal par des navires, 1884-1921.

e. Correspondance générale envoyée, 1900-1921, 1,05 m (vol. 2307-2330, bobines T-6635-T-6643)

Cette série comprend des copies de lettres non ministérielles envoyées par le bureau de l'ingénieur-surintendant du canal Welland, y compris des lettres adressées à des entrepreneurs et à des fonctionnaires locaux. Les livres de copies comprennent un index.

f. Correspondance envoyée aux péagers des canaux, 1897-1923, 0,3 m (vol. 2332-2340, bobines T-6874-T-6877)

Cette série renferme de la correspondance envoyée par le bureau de l'ingénieur-surintendant du canal Welland aux péagers des canaux. Les livres de copies comprennent un index.

g. Correspondance envoyée aux contremaîtres, 1899-1922, 0,2 m (vol. 2341-2344, bobines T-6871-T-6872)

Cette série renferme des copies de lettres envoyées à divers contremaîtres du canal Welland par l'ingénieur-surintendant. Les livres de copies contiennent un index.

h. Dossiers-matière généraux, 1910-1933, 1,9 m (vol. 2137-2152, 2433, 2771)

Cette série comprend des dossiers créés au bureau du canal Welland concernant le personnel, les dommages, les comptes et d'autres questions administratives, y compris l'exploitation du canal d'amenée Dunnville.

i. Dossiers-matière sur le canal maritime Welland, 1912-1936, 7,6 m (vol. 2153-2228, 2433)

Entreprise en 1913, la construction du quatrième canal ou canal maritime ne fut terminée qu'en 1932. Cette série comprend des dossiers-matière créés au bureau de l'ingénieur-surintendant au sujet de tous les aspects de la construction, y compris les comptes, les ponts, les entrepreneurs, les rapports d'activité et autres questions techniques.

j. Chantier du canal Welland, 1879-1887, 0,1 m (vol. 2422)

Cette série comprend des registres journaliers où sont inscrits les travaux de construction et de réparation effectués par les ouvriers aux portes d'écluse.

k. Registres des navires, 1854-1867, 1875-1893, 1904-1908, 1913-1928, 1 m (vol. 2403-2421)

Il s'agit d'une série de registres comprenant des données sur les navires passant les écluses. Les inscriptions varient d'un registre à

l'autre mais on y trouve généralement la date, le nom du navire, la destination et des détails sur la cargaison.

l. **Études topographiques, 1895-1916, 0,3 m (vol. 2423-2424, 2430)**

Cette série comprend des notes préparées par les techniciens lors des études topographiques.

3. **Canal d'amenée Dunnville, 1875-1925**

a. **Copies de lettres des contremaîtres, 1875-1925, 0,1 m (vol. 2398-2402, bobine T-6873)**

Cette série renferme des copies de lettres envoyées par le contremaître du canal d'amenée Dunnville, surtout au surintendant du canal Welland. Elles traitent entre autres des comptes et des dépenses, des devis pour les réparations, et de l'administration générale.

b. **Registres journaliers, 1896-1898, 1902-1904, 1907-1920, 1922-1925, 0,6 m (vol. 2392-2397)**

Cette série comprend des registres journaliers tenus par les différents contremaîtres du canal d'amenée dans lesquels on retrouve des données sur les plans d'eau, et les travaux d'entretien et de réparation entrepris ou terminés.

4. **Archives du comptable, 1843-1919**

a. **Correspondance, 1850-1854, 1871-1903, 1915-1919, 0,25 m (vol. 2345, 2347-2348, 2353, 2356, 2429)**

Cette série renferme des copies des lettres envoyées par le comptable du canal Welland concernant les salaires et les comptes, 1871-1903; un registre des lettres reçues, 1872-1873, précisant le nom, la date et le sujet; un livre de copies des lettres et des chèques envoyés, 1915-1919; un livre comprenant toute la correspondance échangée avec John Clark, péager à St Catharines, qui était autorisé par la Commission des travaux à régler les salaires et les comptes, 1850-1854.

b. **Listes de paye, 1843-1844, 1850-1859, 1874-1879, 1884-1917, 0,3 m (vol. 2346, 2358-2360, 2369-2371)**

Il s'agit de livres dans lesquels figurent les salaires versés pour les travaux effectués au canal, 1843-1844; un livre de paye, 1850-1856; des résumés sur la comptabilité de la paye, 1850-1859; et des listes de paye accompagnées de lettres, 1884-1917.

c. Comptes, 1872-1894, 1 m (vol. 2366-2367, 2377-2387)

Le comptable devait également tenir la comptabilité générale du canal. Cette série comprend une collection de dossiers précisant les travaux effectués, le nom du créancier et la date de récipissé, 1875-1885. On y trouve également les comptes trimestriels précisant les sommes versées aux employés et celles affectées aux travaux, 1872-1894; un livre distinct pour les ingénieurs et les travaux d'élargissement du canal, 1872-1893; ces livres font état des certificats accrédités au comptable pour le paiement des salaires et des autres comptes.

d. Comptes d'espèce, 1883-1886, 0,03 m (vol. 2365)

Il s'agit d'un livre de comptes d'espèce pour les frais de personnel et les comptes généraux, 1883-1886.

e. Certificats, 1843-1892, 0,3 m (vol. 2361-2364, 2368, 2389-2390, 2431)

Cette série renferme des certificats de crédit émis par le ministère des Chemins de fer et Canaux à Ottawa au comptable du canal Welland pour le paiement des salaires et des autres comptes. Il s'agit de résumés des certificats pour les frais de personnel et les comptes généraux, 1850-1892, de résumés distincts pour 1843-1851, et de copies de certificats pour 1849-1867.

f. Devis, 1842-1846, 1896-1915, 0,23 m (vol. 2372-2376, 2391, 2432)

Cette série comprend des registres des travaux effectués dans différentes parties du canal ainsi qu'une estimation des coûts. On y trouve également un cahier des devis pour 1842-1846 précisant le devis estimatif et le coût réel des divers travaux effectués.

g. Grand livre des baux, 1843-1865, 0,05 m (vol. 2388)

Il s'agit d'un grand livre où figurent les recettes provenant de la location de propriétés ou de titres provisoires le long du canal.

h. Amendes et dommages, 1874-1905, 0,15 m (vol. 2425-2427)

Cette série comprend trois registres précisant les dommages causés par les navires dans différentes sections du canal, particulièrement aux portes des écluses, et les amendes perçues. La date de l'accident, les noms du navire, du capitaine ou du propriétaire, la nature des dommages et le montant de l'amende sont également indiqués.

5. **Archives juridiques du canal Welland, 1824-1959**

a. **Contrats, 1901-1959, 2,1 m (vol. 2229-2240)**

Il s'agit d'une série de contrats pour différents travaux de construction effectués au canal Welland.

b. **Actes de vente, 1826-1959, 0,6 m (vol. 2241-2246)**

Cette série comprend des actes authentiques concernant des terres d'abord achetées par la Welland Canal Company puis par la Commission des travaux pour la construction du canal. Les documents sont numérotés de 1 à 314. Le volume 2246 comprend un index numérique et un index des comtés.

c. **Dossiers généraux, 1824-1869, 1874-1878, 0,1 m (vol. 2247)**

Cette série comprend des documents juridiques, notamment deux livrets où figurent des demandes d'affermage de l'énergie hydraulique et d'utilisation des terres contiguës au canal et un index des terres et des lots, dans les villages, appartenant à l'administration du canal Welland.

D. ARCHIVES JURIDIQUES DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, 1791-1957

I. Transcriptions de documents juridiques

1. **Documents de référence, 1821-1869, 0,2 m (vol. 2470-2476, 2480)**

La première partie de cette série comprend sept documents de référence qui à une époque étaient classés de AA à GG. Y sont retranscrits des documents juridiques y compris des contrats, actes, baux et lettres, concernant plusieurs canaux, particulièrement ceux de Beauharnois, Chambly, Welland, Cornwall, Trent et Lachine (vol. 2470-2476).

Dans cette série les documents les plus nombreux concernent le canal de Beauharnois, notamment des comptes rendus d'études topographiques, des listes de paye pour les ouvriers chargés de clôturer les terres contiguës au canal, les sommes versées en dommages, un rapport sur le règlement des réclamations préparé par Walter Shanly en 1848 et une liste des actes; cette série de documents couvre la période de 1843 à 1852.

Cette série contient aussi des transcriptions sur la Welland Canal Company, y compris le rapport des directeurs de 1836, des listes d'actionnaires, des rapports d'ingénieurs et des copies de lettres postérieures à 1823. Il y a également beaucoup de documents sur le canal de Cornwall, par exemple des réclamations pour dommages, des procès-verbaux de réunions et des inventaires des terres réclamées pour le

canal, 1840-1845. Ces documents de référence comprennent aussi des renseignements qui datent des années 1840 sur les canaux de Chambly, Trent et Lachine.

Le volume 2480 désigné sous la lettre K renferme une série de transcriptions de documents juridiques, y compris des actes de cession concernant le canal de Cornwall, 1834-1835; des quittances pour les dommages causés durant la construction du canal de Beauharnois, 1843-1848, 1853-1855; des actes, 1850-1852, 1861; des quittances pour les terres seigneuriales numéros 198 à 225, 1869; des actes de vente pour les terres contiguës au canal Trent, 1825, 1828, 1840; des relevés d'arpentage des lots pour le canal Lachine, 1844-1845; des documents traitant de diverses questions foncières au sujet du canal Lachine, entre autres des estimations des dommages et des évaluations, 1821-1826. La première partie du volume regroupe des transcriptions de documents sur la compagnie ferroviaire Grand Tronc, notamment de la correspondance, des ententes, des devis généraux pour les immeubles, des relevés des travaux non terminés et du matériel roulant, 1856. Un inventaire topographique sert d'instrument de recherche.

2. Quittances, canal de Beauharnois, 1869, 0,03 m (vol. 2484)

Ce livre comprend des transcriptions de quittances ou de cessions des droits de propriété sur les terres seigneuriales où devait être construit le canal de Beauharnois. Numérotés consécutivement de 1 à 197, les documents ont tous été authentifiés en 1869 bien qu'ils portent sur des transactions effectuées dans les années 1840 et 1850. Chaque document décrit brièvement le terrain en question. Les quittances numérotées de 198 à 225 se trouvent dans le volume 2480.

3. Contrats, 1827-1900, 2,3 m (vol. 2478-2479, 2486-2504)

Cette série comprend des transcriptions de contrats et de documents connexes datant de 1827 à 1900, y compris des copies de contrats, devis, et lettres pour les travaux effectués aux canaux, routes, ponts et immeubles publics. Ces documents comprennent un index qui précise le numéro de document ou de contrat, le nom de l'entrepreneur et la date. Les volumes 2748-2479 portaient à l'origine les lettres I et J, tandis que les volumes 2486 à 2504 étaient numérotés de 1 à 19. Les index originaux servent d'instrument de recherche et sont décrits à la page 44. Un inventaire topographique peut également être consulté.

4. Actes, 1791-1900, 2 m (vol. 2477, 2481, 2483, 2505-2522, 2529-2530)

Cette série comprend des transcriptions d'actes et de documents connexes, notamment des plans et des lettres, 1791-1900. On y retrouve les renseignements suivants : le nom du vendeur, une description du terrain, un numéro d'acte et la date de la transaction. Les actes portent sur divers travaux publics, entre autres les routes, canaux, chemins de fer, immeubles publics et autres transactions immobilières. Cette série renferme également deux livres de relevés des ventes pour

les terrains acquis à proximité des canaux et d'autres travaux publics, v. 1840-1860 (vol. 2529-2530). À l'origine, les volumes 2529 et 2530 portaient les lettres D et E, le volume 2477 la lettre H, et le volume 2481 la lettre L. Les volumes 2505 à 2522 étaient numérotés de 1 à 18. Le volume 2483 ne portait à l'origine ni lettre ni numéro mais semble avoir été compilé comme supplément des livres D et E. Les index originaux qui servent d'instrument de recherche sont décrits à la page 44. Un inventaire topographique peut être consulté.

5. Baux, 1822-1900, 0,8 m (vol. 2482, 2523-2528, 2535)

Il s'agit de transcriptions de baux et de documents connexes, y compris des plans pour l'affermage de l'énergie hydraulique le long des différents canaux et autres voies navigables, 1822-1900. Ces livres comportent un index. À l'origine, le volume 2482 portait la lettre M, et les volumes 2523 à 2528 étaient numérotés de 1 à 6. Le volume 2535 a été classé dans cette série car il contient beaucoup de transcriptions de baux et de données connexes, mais il renferme aussi des renseignements sur d'autres activités du ministère des Chemins de fer et Canaux. Les index originaux servent d'instrument de recherche et sont décrits à la page 44. Un inventaire topographique peut être consulté.

6. Contrats, actes et baux - Provinces maritimes, 1854-1876, 0,06 m (vol. 2485)

Cette série comprend des transcriptions de contrats, d'actes et baux accompagnés de documents connexes et de devis pour les travaux publics entrepris au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse, 1854-1876, y compris des phares, voies ferrées et immeubles gouvernementaux. Le volume comporte un index.

7. Avis d'expropriation, 1874-1881, 0,5 m (vol. 2543)

Il s'agit de copies de documents concernant les terres expropriées par le gouvernement fédéral pour la construction de canaux et de chemins de fer. Ils sont réunis dans deux documents de référence comprenant un index.

8. Actes authentiques, v. 1840-1937, 43,6 m (vol. 2542, 2544-2761)

Cette série comprend des actes authentiques tels des contrats, actes et baux rédigés principalement par le ministère des Chemins de fer et Canaux bien que certains documents proviennent de la Commission des travaux et du ministère des Travaux publics. Ils sont numérotés de 2 à 38 303, et un inventaire topographique ainsi qu'un index alphabétique partiel dans le volume 2542 servent d'instrument de recherche.

II. Registres et index

1. Index généraux, v. 1820-1900, 0,5 m (vol. 2531-2534, 2538-2541)

Cette série comprend plusieurs index qui renvoient aux transcriptions de contrats, d'actes et de baux décrits ci-dessus. Les volumes 2531 à 2534 constituent un index des documents authentiques compilés par numéro de document allant de 2000 à 13 878 inclusivement. Y figurent le sujet, le numéro de sujet et la date de chaque transaction, le numéro et la page du livre où se trouve la transcription; les index renvoient également à la correspondance ministérielle pertinente.

Il existe également des index généraux des contrats, actes et baux classés par ordre alphabétique (volume 2538), par nom de projet et emplacement (volume 2539), par contrat (volume 2540), et par acte et bail (volume 2541). Les volumes 2540 et 2541 sont subdivisés par nom de canal et de chemin de fer. Un inventaire topographique sert d'instrument de recherche.

2. Index des matières, v. 1820-1900, 0,05 m (vol. 2536)

Il s'agit d'un index des contrats, actes et baux classés par sujet : chemins de fer, routes et autres travaux publics, du canal Lachine aux canaux de Williamsburg, etc. On y trouve les renseignements suivants : date, numéro de document, nom des parties, description de la transaction ainsi qu'un renvoi au volume approprié des séries D.I.3, 4 ou 5 dans lesquelles sont regroupées les transactions. Cet index ressemble au volume 2539 décrit au paragraphe précédent.

3. Registre des contrats de la Direction des chemins de fer, 1900-1957, 0,05 m (vol. 2537)

Il s'agit d'un registre précisant la répartition des contrats ferroviaires, le numéro et la date du contrat, le nom de l'entrepreneur, une description des travaux, le nom du chemin de fer, la date d'achèvement, le montant du contrat et des observations. Les contrats sont classés par type de travaux, par exemple, la construction de rotondes à locomotives, de quais ou encore de bureaux pour les services télégraphiques. Certains contrats peuvent être retrouvés dans la série D.I.8 (voir à la page 44).

4. Registres des ententes, 1899-1919, 0,05 m (vol. 2543)

Ces quelques index comprennent une liste des actes portant sur les terres contiguës au raccordement de Dartmouth à Deans de l'Intercolonial, 1913-1919; une liste des ententes concernant les canaux, v. 1900-1914; et un index similaire des ententes pour les chemins de fer, v. 1899-1907.

5. Renvois à la cour de l'Échiquier, 1885-1904, 0,15 m (vol. 185, 768)

Il s'agit de deux registres de réclamations jugées par la cour de l'Échiquier concernant la construction des chemins de fer et canaux du gouvernement. Chaque registre fournit les données suivantes : sujet, nature de la réclamation, description de la propriété, et jugement de la cour. Les renvois sont classés par nom de demandeur.

6. Registres des dépôts de garantie des contractants, 1874-1892, 0,9 m (vol. 1791)

Il s'agit de deux registres précisant le montant des dépôts de garantie effectués par les entrepreneurs avec qui le ministère des Chemins de fer et Canaux et son prédécesseur le ministère des Travaux publics faisaient affaire. Les registres précisent la date et le numéro des contrats, le nom de l'entrepreneur, le type de travaux, la date d'achèvement, le montant et les dépôts en espèces ou autres versés au gouvernement.

E. BUREAU DU CONTRÔLEUR, 1914-1918

I. Correspondance

1. Dossiers-matière, 1914-1918, 0,5 m (vol. 1736-1740)

Cette série comprend la correspondance échangée entre G.A. Bell, contrôleur du ministère, l'International Nickel Company (New York) et des fonctionnaires fédéraux concernant la production de nickel au Canada et son exportation pendant la Grande Guerre. Les lettres sont numérotées et un index sert d'instrument de recherche.

ANNEXE I

Dossiers connexes

Les chercheurs qui s'intéressent aux rôles et responsabilités du ministère des Chemins de fer et Canaux devraient également consulter les rapports annuels publiés entre 1879 et 1936. Ceux-ci sont volumineux et contiennent énormément de statistiques, de données et des renseignements généraux sur les réseaux de chemins de fer et de canaux au Canada.

Pour obtenir des renseignements antérieurs à 1879, il faut consulter les archives du ministère des Travaux publics (Groupe d'archives 11) qui comprennent beaucoup de lettres et de dossiers-matière sur l'expansion du transport ferroviaire et fluvial sous l'égide du gouvernement. En 1936, le ministère des Transports a été formé pour s'occuper du transport terrestre, maritime et aérien au pays. Les archives de ce ministère (Groupe d'archives 12) comprennent de nombreux dossiers créés par les Chemins de fer et Canaux entre 1879 et 1936.

Ceux qui étudient surtout l'histoire du transport ferroviaire devraient également consulter les archives des Chemins de fer nationaux du Canada (Groupe d'archives 30) conservées à la Division des archives fédérales. Ils y trouveront des documents sur les diverses compagnies qui ont fusionné pour former les Chemins de fer nationaux. Les archives de la Commission canadienne des transports (Groupe d'archives 46), qui regroupent les procès-verbaux et les dossiers du Comité des chemins de fer du Conseil privé et de la Commission des chemins de fer, peuvent également être très utiles. Les archives de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (Groupe d'archives 52) devraient aussi être consultées pour obtenir d'autres renseignements sur les canaux.

ANNEXE II

Ministres des Chemins de fer et Canaux

Sir Charles Tupper	20 mai 1879	-	28 mai 1884
John Henry Pope	29 mai 1884	-	1er avril 1889
Sir John A. Macdonald	10 avril 1889	-	6 juin 1891
Mackenzie Bowell	17 juin 1891	-	10 janvier 1892
John Graham Haggart	11 janvier 1892	-	8 juillet 1896
Joseph Aldéric Ouimet	6 janvier 1896	-	14 janvier 1896
Andrew G. Blair	20 juillet 1896	-	20 juillet 1903
W.S. Fielding	21 juillet 1903	-	14 janvier 1904
Henry R. Emmerson	15 janvier 1904	-	2 avril 1907
W.S. Fielding	9 avril 1907	-	23 août 1907
George P. Graham	30 août 1907	-	6 octobre 1911
Frank Cochrane	10 octobre 1911	-	12 octobre 1917
John D. Reid	12 octobre 1917	-	20 septembre 1921
John A. Stewart	21 septembre 1921	-	29 décembre 1921
William C. Kennedy	29 décembre 1921	-	18 janvier 1923
George P. Graham	28 avril 1923	-	19 février 1926
Charles A. Dunning	1er mars 1926	-	28 juin 1926
Henry L. Drayton	29 juin 1926	-	12 juillet 1926
William A. Black	13 juillet 1926	-	25 septembre 1926
Charles A. Dunning	25 septembre 1926	-	29 décembre 1929
Thomas A. Crerar	30 décembre 1929	-	7 août 1930
Robert J. Manion	7 août 1930	-	23 octobre 1935
C.D. Howe	23 octobre 1935	-	1er novembre 1936

Sous-ministres des Chemins de fer et Canaux

Toussaint Trudeau	22 septembre 1879	-	30 novembre 1892
Collingwood Schreiber	1er décembre 1892	-	30 juin 1905
Matthew J. Butler	1er juillet 1905	-	27 janvier 1910
Archibald W. Campbell	27 janvier 1910	-	22 juin 1918
Graham A. Bell	22 juin 1918	-	13 janvier 1929
R.A.C. Henry	4 février 1929	-	1er mars 1930
Irving V. Smart	5 mars 1930	-	1er novembre 1936